RUGIR de MOTORES

$ 30.-

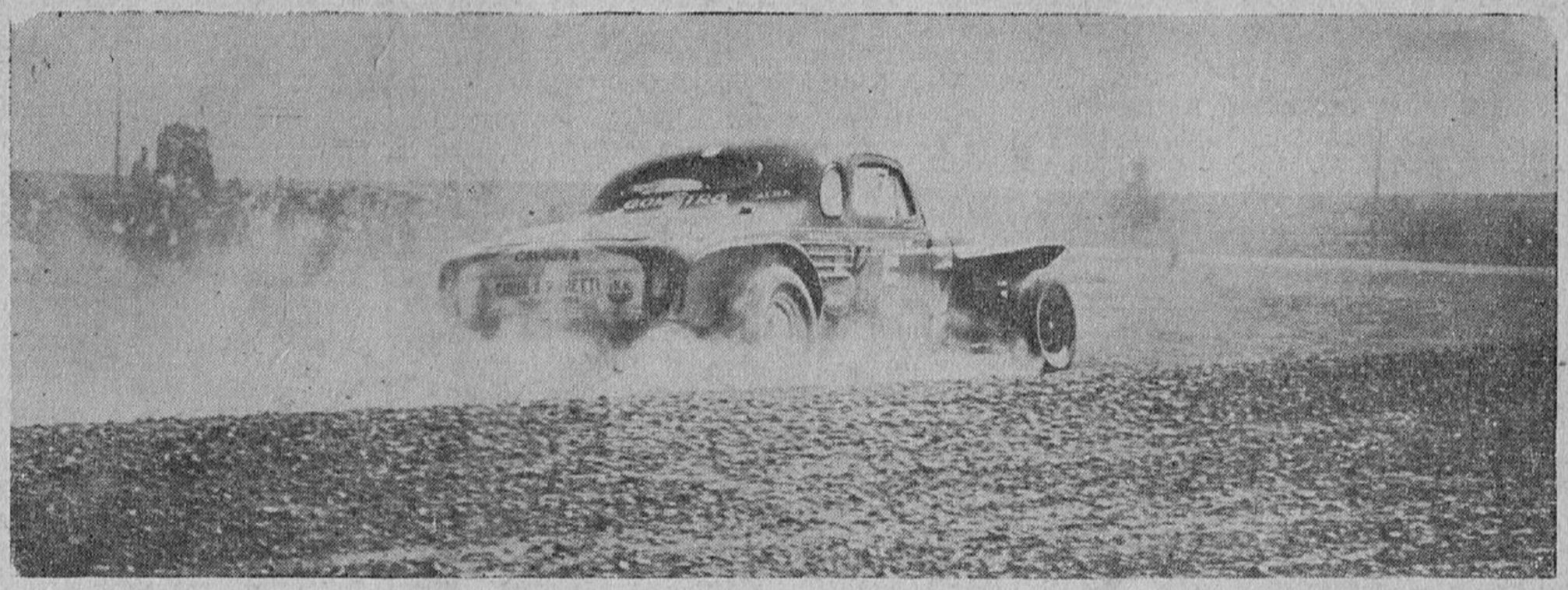
GRAN PREMIO T. C.

"Su" Hombre: PAIRETTI
"Su" Urgencia: REVISION

Sigue siendo único pero ya no es "intocable"

Escribe: JUAN C. FORNES

Fotos De Carlo



BRILLANTE. No menos de eso, el producido de Pairetti en la versión "66" del Gran Premio. La *"gestión Pairetti"* emerge inmediatamente de cualquier buceo cuyo objeto sea "sacarle" algo a este tan poco *"sabroso"* G. P. T. C. Preparación. Manejo. Conducta. Organización. Coordinación. Intenciones. Resultados. Elementos éstos, otorgados por el *"clan"* de Arrecifes. Y ellos son —no lo duden—, hablando de lo competitivo, los que más incitan a un análisis post-Gran Premio. Insistimos. Quizás, en un porcentaje superior al 70, las realizaciones en extremo efectivas parten de Pairetti y su núcleo.

¿Tanto? Sí. Y esto, sin desconocer que una prueba como la puesta en escena por la gente de la Av. del Libertador para Turismo de Carretera, siempre da, aún cuando como en la 44ª edición el conjunto técnico-humano emotivo no haya dado en lo masivo prestaciones superiores a competencias precedentes, siempre da, decimos, conclusiones que, de ser *"digeridas"* como corresponde —y claro!, por quiénes corresponda—, nunca permitirán que un Gran Premio al finalizar sea *"uno más"*. Así lo creemos.

EMOTIVIDAD

De aquella, le faltó al Gran Premio. Y en alta graduación. Observemos señores. Excepto en el primer tramo —y con intermitencias en el 2º— en donde varios eran los que manteníanse en el *"status quo"*, todo —los registros lo dicen— giró en el sector Pairetti - Manzano o Manzano-Pairetti. Sabemos, que no es el primer G. P. en que dos asumen la exclusividad emocional. Pero he aquí, que la conversación de tan calificados pilotos tuvo vigencia —*maravillosa fue mientras existió*— hasta poco antes de Esquel. Con Esquel a la vista, Manzano... Finish. Es decir, que teóricamente, en media carrera recorrida, un sólo hombre sin oposición. O casi. Era Pairetti. Soberbio puntero, no obstante.

Nos quedamos también, sin la hermosa plática que suponíamos ha-

(Pasa a Pág. 2)

ANTE EL NUEVO AÑO

Siempre es propicia, y muy grata por cierto, recordar a los amigos en oportunidad de las festividades de **Fin de Año.** Por eso, **Rugir de Motores**, en estos momentos en que todo es fraternidad, no puede dejar de enviar el más ferviente **deseo de felicidad y ventura** para todos los que componen ese maravilloso mundo del deporte, la industria y el comercio automotor. A todos; **corredores, acompañantes, auxilios, industriales, anunciadores, comerciantes y colegas, nuestros más caros recuerdos en estos días de amistad universal.**

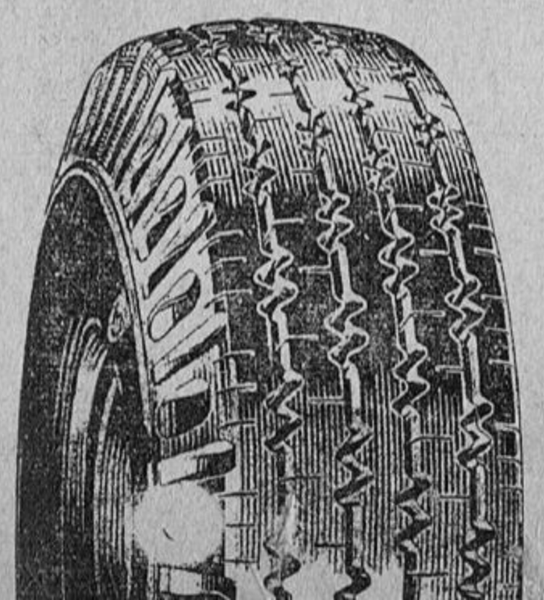
Jack Brabham

Un viejo campeón

En mayo de 1957 la lista de inscriptos para el Gran Premio de Mónaco incluia el nombre de Jack Brabham, sobre el primer coche Cooper verdadero de Fórmula I, máquina que había sido terminada apenas una semana antes por los mecánicos de Rob Walker. Para asegurarse la participación en el lote máximo de 16 coches, el entonces desconocido australiano debió cumplir con el requisito clasificatorio sobre un chasis de repuesto —con el cual mejoró en tres segundos su mejor tiempo hasta ese momento—, ya que el coche original sufrió un accidente por bloqueo de frenos, y su chasis quedó destrozado en parte contra las bolsas de arena puestas a manera de defensa en la famosa curva del Casino, donde Brabham no pudo evitar el medio trompo y la citada embestida.

Así, con una máquina híbrida en cuanto a sus partes fundamentales, Brabham largó desde el último puesto la carrera de Montecarlo de

(Pasa a Pág. 12)



PIRELLI

es mas neumático

SUMARIO

- T.C.: Gran Premio Argentino de Carretera.
- T.M.: San Pedro, y 100 Millas desquite del Gran Premio.
- M. N. F. 1: Bahía Blanca.
- F. 1: Jack Brabham, un viejo campeón.
- F. 4: Jorge Kissling, nuevo campeón.
- EE.UU.: Su actividad mensual
- Regularidad
- Ford T entrerrianos
- Noticiero de la Industria y el automotor

RUGIR de MOTORES

"Afirmación, defensa y difusión del automovilismo"

Año XIII Nº. 153 - Diciembre 1966

Director:
LUIS V. SERRA

Secretario de Redacción:
MARIO SEBASTIAN

Redactores:
JUAN C. FORNES
S. NUÑEZ
JORGE A. PIVIDORI

Diagramación:
CARLOS R. MONTAÑO

Correo Argentino Santa Fe — Franqueo Pagado Concesión Nº 5985 — Tarifa Reducida Concesión Nº 740

Una publicación de: Empresa Editora "RUGIR DE MOTORES" Serra y Vazeilles. Edición mensual. Registro de la Propiedad Intelectual Nº 904.166. DIRECCION Y ADMINISTRACION: Catamarca 2339 - Teléfono 27289 - Santa Fe (Rep. Argentina). Impreso: Editorial "Belgrano" - Belgrano 4029 - S. Fe

GRAN PREMIO T. C.

(Viene de Pág. 1ª)

bría de tener lugar, con la presencia de gente habituada a viajar en la precordillera a altos regímenes —hablamos de Alzaga, Cabalén, Pairetti, Manzano—, entre Zapala - Esquel. Unico lugar éste, en donde su majestad "EL MANEJO" pudiere aparecer con jugosa persistencia. No pudo brindar tal demostración el cuarteto por no haber un pleno rendimiento motriz por parte de Alzaga y Cabalén. Los registros elaborados por éstos dan fe de aquello. Hubo charla sí, entre Manzano y Pairetti. Lástima no poder verlos durante toda la etapa.

El *"apartado"* Bordeu-Casá, o Casá-Bordeu, para evitar suspicacias, no se dio nunca en lucha franca. En su mayor parte fue accidental. Lo fue cuando el gran retraso de Bordeu —deficiencias del forro de embrague—, volvió a serlo en la larga detención de Casá y siguió siéndolo al quedarse definitivamente Bordeu. En Esquel, Casá era el campeón. Mucha de su comodidad en las planillas respecto de Bordeu provenía de lo sufrido por éste. Aún, cuando Casá manejara bien en la montaña. Todo se reducía entonces, muy hipotéticamente por cierto, a ver si Bordeu podría o no acercarse al 3er. puesto en la general. Pero...

...También fue ajeno a la aptitud personal el que Casá se viera frenado por rotura de dirección a 50 Km. de Esquel rumbo a Trelew. Y ahí, ya ni siquiera importaba lo que pudiera hacer Bordeu. Tanto era lo que había perdido Casá. El juego de números en el puntaje por el campeonato terminaba con el pleito ante la lejanía de Casá.

BORDEU

Sus preocupaciones inmediatas eran las de zanjar a su favor el campeonato. Aunque él dijera que le interesaba más que el *"trono"* del TC, el Gran Premio. Lo cierto, es que su puntaje le daba tanta comodidad sobre Casá, que aún no llegando en los dos primeros puestos tenía opción para el título. Lo logró, pero con muchos momentos de angustia. Era cosa *"cantada"* de su parte una conducta mesurada. Pero aquél insólito problema de la 2ª etapa lo puso en la situación de alterar todo el programa. Ni el andar a pleno régimen parecía rendirle debido a la solidez de marcha de Casá. En la etapa de montaña perdió más terreno por encontrarse muy taponado.

En su ayuda, y para su tranquilidad, vino la larga parada de Casá y entonces sí, todo quedaba como estaba a pesar de que ambos ya no podrían optar al triunfo en el Gran

La máquina de la victoria

Bastidor: 1947.
Carrocería: tipo Chevrolet 39.
Carrocero: BAUFER.
Motor: Chevrolet Super 66-7 bancadas.
Potencia: 260/265 H. P.
Alimentación: 3 carburadores Weber H doble cuerpo de 45 mm.
Régimen máximo: 5.700/6.000 r.p.m.
Diferencial: Eaton.
Caja de velocidades: Corvette de 4 marchas hacia adelante sincronizadas. 1 de retroceso.
Distancia entre ejes y trochas: originales.
Suspensión delantera: independiente Chevrolet con 4 amortiguadores tubulares Fric-Rot Gabriel.
Suspensión trasera: A ballestas longitudinales con 4 Fric-Rot tubulares.
Frenos: De disco en las 4 ruedas marca Tem-Lucas.
Rodado: 205 x 15 y 285 x 15 marca Pirelli.
Peso: 1.750 Kg. (en vacío).
Velocidad estimada: 230/235 Km/h.

GRUPO DE COLABORADORES

Preparador: Rubén Aeid.
Auxilios: en el Nº 1, Alberto Joaquín Daporta (suspensión, dirección y balanceo), Jorge Pairetti (administrador) y Héctor Ríos ("El laucha"), acompañante de costumbre de Carlos Pairetti.
En el Nº 2: José "Bidón" Antonio Zavaleta, jefe de todos los auxilios, Juan Carlos Ortiz y Oscar Trosset.
En el Nº 3: Gaudencio García, Justo Ferradas (padre) y Salvador Carmona (de rectificaciones Carmona de Chivilcoy).
Y en el Nº 4, Jorge Buratovich, Domingo Lanzos y Justo Ferradas (hijo). Colabora también Omar Corvino.

GRANDES TRIUNFOS CON PISTONES!

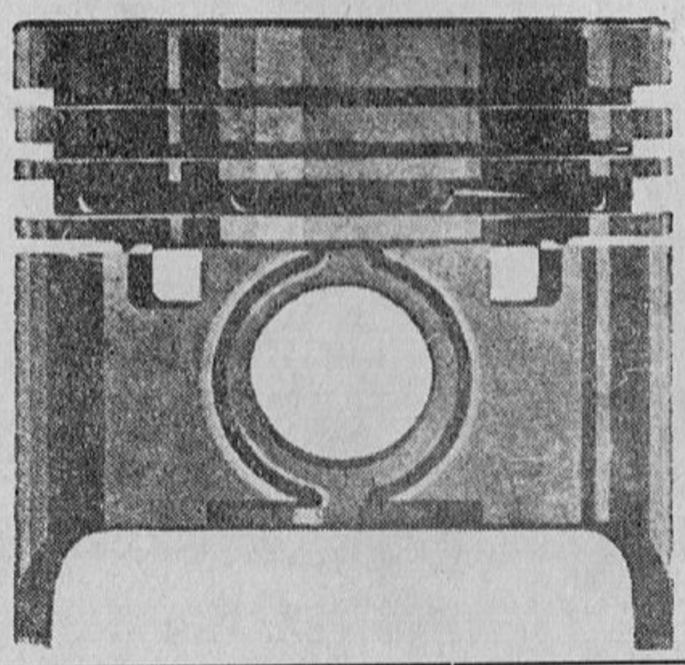
CARLOS A. PAIRETTI

Brillante Ganador del

44o. Gran Premio Argentino de Turismo Carretera 1966

Con "Chevrolet"

SYLICUM



Fabricantes y Distribuidores
SYLICUM S. A. TUCUMAN 1652 T. E. 40-2225/4998 BUENOS AIRES

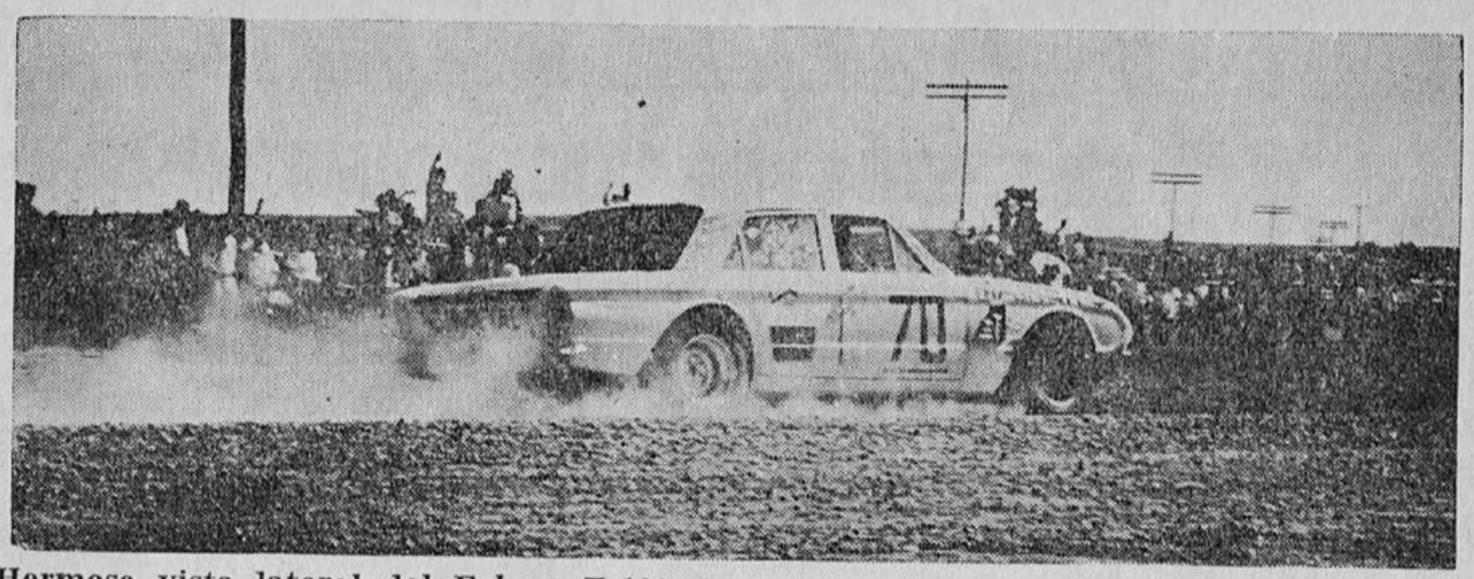
Premio. En los tres últimos tramos Bordeu fue a ganarlos. Estuvo en eso en el 4º pero breves detenciones se lo impidieron. Lo logró en el 5º; sin embargo, Cabalén empleó mejor tiempo que él, no concretando éste por el gran recargo sufrido. En la última, de nuevo fue *"Maneco"* a la punta. Y de nuevo esta vez, pero ahora sí en forma terminante, la coloradita y el Super lo *"plantaron"*. Conocidas y ampliamente demostradas son las virtudes de Bordeu. En este Gran Premio, cada vez que quiso exponerlas encontró la contra de su máquina. Compensa para él, y en forma suficiente, el campeonato. Fiel testimonio de su exitosa campaña 1966.

TC 66/67 Y GRAN PREMIO INCOMPATIBLES?

"La historia del Gran Premio no tiene parangón, porque habiendo nacido como una competencia destinada a superar los merecimientos de la copa Gordon Bennett y las primitivas carreras europeas de comienzos de siglo "de ciudad a ciudad", es la única prueba dentro de su tipo que aún por causas geográficas y demográficas, no tiene rival.

El Gran Premio es hoy lo que fueron las competencias de velocidad al comienzo del siglo XX: la más pura expresión de la velocidad y la esencia misma del automovilismo competitivo, que es la de acortar distancias y abreviar tiempos en el eterno afán de aproximación mutua de la humanidad. El Gran Premio es único, porque supo conservar su espíritu original a través de 50 años, como resulta único todo lo que lo rodea y lo compone".

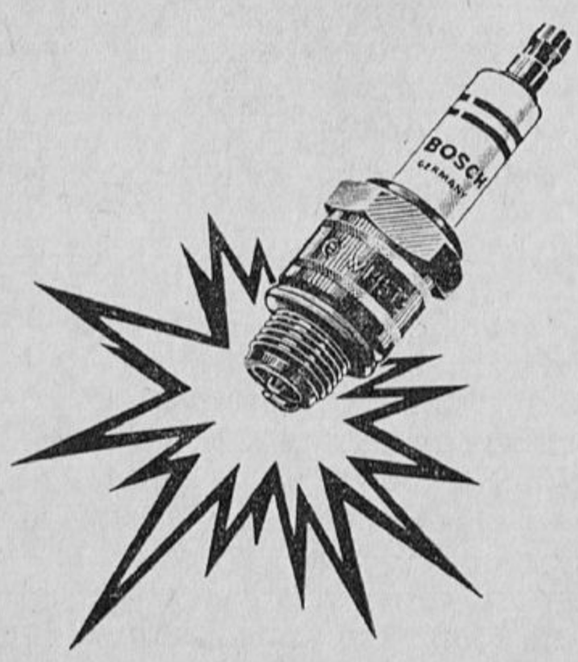
FEDERICO B. KIRBUS
("El Gráfico" Nº 2.149, 30/11/60)



Hermosa vista lateral del Falcon F-100 de Cabalén. La mecánica Garavaglia dio resultados. Cabalén; feliz

Frenada fuerte de Pairetti en uno de sus auxilios. Todo está listo. Esto no es pose

Cañadón de la Mosca. Tercera etapa. El protagonista es aquí Erverto Rodríguez



calidad para campeones

BUJIAS BOSCH thermo-elastic

Distribuidor
ELECTRO DIESEL SANTA FE. Rivadavia 3265. Santa Fe

RESIGNACION PARA TRES

Un Gran Premio más, se va. Como siempre, como es lógico, los números, con esa frialdad que los hace tan áridos para los sentimentales, han dado su fallo: un solo ganador. No entienden de las casi eternas esperanzas que tienen algunos volantes de ganar un Gran Premio. Ni siquiera, cuando algunos de esos volantes, del grupo más relevante, el triunfo tan esperado se les ha ido de la mano después de haber ellos, producido tantas grandes performances. Aquí, nos ocupamos de tres de esos pilotos.

MENDITEGUY

Superdotado en el deporte. En los autos se ha manifestado como sutil. Tiene cartas de **"cajista"**. Antecedentes de eximio en lo difícil le sobran. Es reconocido por muchos como un **"maestro"**. Y sin embargo, en su larga campaña, en sus numerosas intervenciones en Grandes Premios, nunca ha ganado uno de éstos.

Todos, o la mayoría, se acuerdan del G. P. del año 1963, cuando en las cercanías de Arrecifes, más precisamente en Todd, Menditeguy vio derrumbarse todo lo elaborado en una extraordinaria actuación. Lo hecho por él en la 2ª, 3ª y principios de la 4ª, etapa de esa carrera fue algo grande. Recordamos esa fatídica última etapa de Menditeguy. A fuerza de manejo se escapó en la zona serrana de La Falda. Luego, vinieron las detenciones por razones de encendido. Los aviones daban a **"saltos"**, las sucesivas paradas del coche Nº 7 y los relojes decían que a Menditeguy se le estaba yendo el Gran Premio. Y llegó aquella parada dramática, dura..., definitiva.

Desde entonces se han corrido tres Grandes Premios más. Y a todos fue Menditeguy óptimamente preparado. Como siempre. Sin hablar de ganar, casi hablando de ir sin pretensiones, cosa que no es cierto, pero él lo decía para no **"quemarse"**, tratando de confiar un poco en la cábala. Y en las tres pruebas fueron tres tantos abandonos. Pero Charles sigue en su espera, que es también un poco espera de todos los que lo conocen bien.

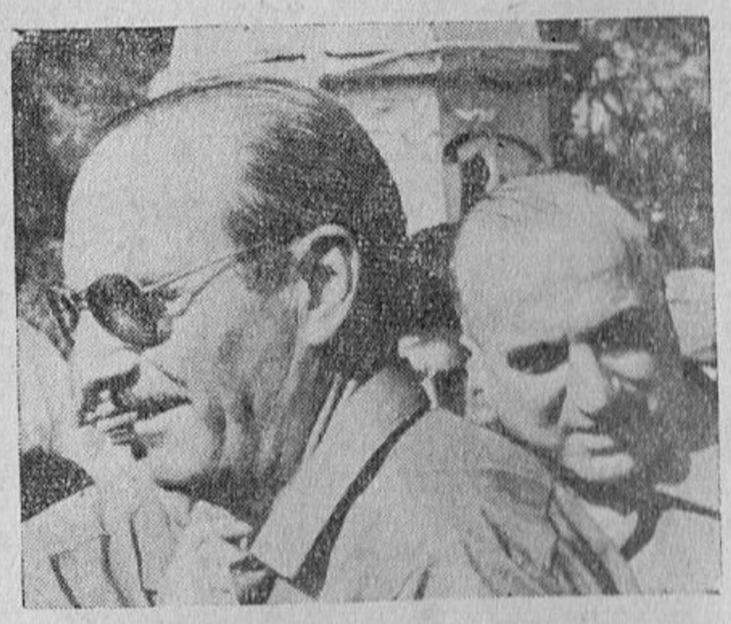
A pesar de que los años pasan, de que aparecen nuevos rivales, Menditeguy seguirá recordando los laureles que se le fueron por muy poco. Porque no fue sólo el del 63. En 1960, en labor de excepción, había ganado ya tres etapas, era cómodo puntero y estaba a punto de ganar la cuarta, cosa hasta entonces no conseguida por nadie. Y se quedó.

Menditeguy seguirá corriendo los Grandes Premios, corriendo con todo. Deseamos que se le haga. Aunque los años pasen. Aunque los números no sepan de esperanzas...

EMILIOZZI

Una temporada que comenzó con victoria y que luego se hizo incierta para terminar aciaga, es la que tuvieron los Emiliozzi.

Pero hablemos de Dante, pues la responsabilidad de guiar es suya. Los no solucionados problemas del F-100 le costaron fuertes dolores en todo el año. Por eso, en parte, el Gran Premio era la oportunidad. Por eso, en parte. Pero además, porque aún cuando el muy equilibrado Dante Emiliozzi tenga un lugar reservado en los archivos del A. C. A. para los ganadores de Grandes Premios, en el que figura como tal, muchos son —nos incluimos nosotros— los que no conceden al Gran Premio del 53 la categoría de tal. ¿Por qué? Porque fue muy corto —ida y vuelta a Mendoza— y en su totalidad sobre pavimento. En el fondo,



quizás Emiliozzi también lo piense así. Será por eso, que insiste tanto en la conquista de un Gran Premio tradicional.

Y el mérito señores, lo hizo. ¡Y vaya! Lo tuvo cerca en 1963, aunque no tanto como Menditeguy. Había llevado el promedio a 197,039 Km/h. hasta Santa Rosa y mantenía 179,819 Km/h. hasta Mendoza en la general. En 1964 fue 2º de Bordeu en el final; el veredicto del reloj dijo que había 5m.03s.2/5 más en la cuenta del de Olavarría que en la de Bordeux. **Tan sólo 5 minutos en 3.953,07 Km.!!**

En 1965, Emiliozzi **"hizo papillas"** todas las marcas que tenían vigencia oficial con sus 217,031 Km/h. hasta Santa Rosa y con los siguientes 210,187 Km/h. registrados en la general hasta San Rafael.

Y ahí no terminó. Adjudicóse las difíciles y extenuantes 3ª y 4ª etapa. Cosa que nadie había logrado —triunfar en 4 etapas, a pesar de las objeciones—, fue conseguido por él y por su fabuloso F-100 maquinado por su hermanito Torcuato. ¿Y qué pasó? Cuando venían tranquilos en el último tramo, Kaputt.

Este año Dante salió a caminar sin concesiones como lo hiciera siempre. Los netos progresivos confirmaron en diversos sectores que el Ford de los **"gringos"** era el más veloz.

En la 2ª etapa —habían roto parabrisas bajo lluvia y barro en la 1ª— estaban inquietando al dúo de demonios —Pairetti-Manzano— cuando la famosa piedra se puso firme al ver caer de un **"lomo de burro"** al azulgrana Ford Nº 2. El cárter lo sufrió. El fin había llegado. El cárter lo sufrió dijimos, pero más lo habrán sufrido Dante y Torcuato. Por todo lo escrito más arriba.

MANZANO

Ha habido casos en nuestro automovilismo deportivo, en los que volantes que no han ganado, aparecen en el escenario histórico como valores capitales. Y es cierto. Porque aquí tenemos uno de esos. Es José Manzano. Por lo que elaboró en el G. P. de 1964, en donde fue tercero detrás de los archicapacitados Bordeu y Emiliozzi. En donde **"animó"** la función con repertorio propio. En donde llegó a ser puntero. Y también por lo hecho en otro Gran Premio; el de 1965, en el que fue segundo.

Y por lo que termina de hacer en éste. En este G. P., en donde digitó la general de la carrera junto con Pairetti, en un juego sobre el límite, tan sobre el límite, que en los 1.412,100 Km. hasta Zapala el promedio estaba en los 191,883 Km/h. con una diferencia de 3m.8s. sobre Pairetti. ¿Y, que les parece? Lerdo el hombre... Consumado cajista, as sin cuento en la montaña, estaba perdiendo aunque ahí nomás, en las cercanías de Esquel, cuando su aptitud no fue correspondida por un pistón.

Ahí terminó todo. Aunque Manzano haya abandonado en el siguiente tramo. Como en el caso de Menditeguy y de Emiliozzi, es evidente que los metales no saben de angustias. Pero Manzano ya tiene historia. Y rica.

La cita del colega es exacta en cuanto al *Ser, Existencia y Tradición* del Gran Premio de Carreteras. Hacemos aquella, porque en estos momentos hay dudas, y está en juego la personalidad del Gran Premio. En Necochea, concluyó el 11/12/66, lo que 9 días antes, en Mercedes era, por calificada y numerosa presencia de hombres y máquinas, por evolución fulminante de la categoría y por los resultados prestados por la misma en la temporada, amén de otras yerbas como ser la definición del campeonato divisional, en Mercedes era este Gran Premio decimos, promesa subida de resultantes positivas. No No lo fue. En realidad, otros Grandes Premios anteriores tampoco lo fueron. Pero en esta década, junto al del 62, la expresión más pobre la constituyó el recién finalizado.

Como todo final de Gran Premio, trajo éste detracciones, opiniones, enfrentamientos, abstenciones y sugerencias. Pero a diferencia de otros, esta vez, las cosas requieren soluciones. La urgencia la impone el ya incontenible paso del TC a una reglamentación sumamente evolucionada, llámese esa GTA, o simplemente TC.

PERFECT CIRCLE

PERFECCION TECNICA PARA CONOCEDORES

El óptimo rendimiento de estas máquinas deportivas está garantizado, como en la totalidad de las grandes marcas de automotores, por el trabajo perfecto de los Aros de Pistón **PERFECT CIRCLE** Impuestos por fabricantes y mecánicos como la calidad ideal en aros porque aseguran eficiencia y duración en las condiciones de trabajo más variadas y severas.

FABRICADOS POR E. DANERI i. c. s. a., LICENCIADA DE LA DIV PERFECT CIRCLE DE DANA CORPORATION - U. S. A.

Así manejaron

Pairetti: Veloz. Potente. Seguro. Calculando en los primeros tramos, cuando ello era necesario, pero siempre listo para **"guerrear"** y obtener dividendos imponiendo aptitudes en lo difícil cuando ésto, en forma de ripio o tierra, se hizo presente alternando con el cemento. Habilísimo. Definitivamente, sacó patente de montañista consumado. Liquidó con holgura su pleito con Manzano en lo sinuoso, en donde precisamente éste no es **"manco"**, cuando el mendocino aún no padecía problemas en su Super. Si hasta en los momentos en que era segundo en la general, daba la impresión de que el ganador en potencia era él. Así fue Pairetti. Conjugó **sutileza con potencia. Velocidad con seguridad. Ardor con cerebración.**

No le contabilizamos errores. Y si los hubo, desaparecen en un mar de aciertos. **Un perfecto ganador.**

Cabalén: Como Cabalén. Con vehemencia. Con esa exquisitez tan suya disimulada a veces por la tendencia a arriesgar un poco más. Con su Falcon F-100, el de la larga espera, ahora atendido por Garavaglia, salió con el 70 pintado en la chapa. Estaba 3º en la primera etapa. Tratándose de él, no podía ser de otra manera. Falencias motrices —pequeñas pero molestas— en la segunda etapa. Más problemitas en la 3ª, lo que, junto a los que tenía Alzaga, nos privaron de un tramo de antología con Pairetti. Estaba a ganar la 4ª, y otra vez las molestias en el F-100. La 5ª, la ganó Bordeu a 176 Km/h. y fracción. Cabalén hizo un tiempo menor. El recargo de los 27 minutos anteriores, le privaron de esa victoria. Con los vaivenes de la lucha estuvo tercero en la general en Pico. y 2º en Necochea. Muy bueno al principio. Muy bueno, o un poco mejor, al final. **Cosas de Cabalén.**

Erverto Rodríguez: No entra en la calificación de hombre de punta. Lo situamos en la posición de un regularista que anda rápido. Cosa que no da para ganar con frecuencia, ni aún **"sin frecuencia"**, pero que, indudablemente, sirve para llegar decorosamente ubicado en un Gran Premio. No maneja mal Rodríguez. No. Pero sus parciales, principalmente los de manejo, no muestran un pilotaje de elevado rango. Es justicia decir, que el volante de Balcarce compite con uno de los hoy ya viejos Chevrolet 4 IA Apache.

Casá: Casá no es un **"pescador"**. Esta tesis, que más que eso, es una muy vaga e inconsistente hipótesis, no la compartimos. El señor Casá tiene antecedentes muy nutridos que lo dan de hecho, como uno de nuestros mejores ruteros **"todo camino"**. De que tenga un auto que se distinga más por su robustez que por su alta velocidad, bueno, eso es otra cosa. Pero de que él viaja en los límites, eso sí podemos asegurar por haberlo visto. Con una conducta de perfecto equilibrio, en cooperación con un más que buen manejo, construyó en Esquel un segundo puesto general que le daba el campeonato y medio Gran Premio. Después, la **"mufa"**. Los 188,292 de media en el sexto tramo hablan de su no renunciamiento ante lo adverso.

Villanueva: Volvió el "gordo" de Lanús. Se fue un poco hacia arriba en las planillas en los últimos tramos. Los numerosos retrasos y deserciones facilitaron, aunque él ayudó, su 5º puesto final.

Tarducci: Fue al Gran Premio con una máquina que andaba más que nunca. **"Tiró"** con generosidad mandando en los netos en las incitantes rectas que van de Mercedes a Pico. No pudo el 7 bancadas mantener el ritmo. Partió muy atrás hacia Zapala, elaborando aquí lo mejor de lo por él producido en esta carrera. Luego, y más allá de Esquel, comenzaron a mostrarse las deficiencias en los órganos del motor manipulado por los Bellavigna. Terminó el G. P. con angustia. En las dos primeras etapas, fue el piloto de Villa María el volante de andar fuerte en las rectas del llano, en zonas sin mucho terreno trabado. Quedó en deuda con nosotros. No le vimos las virtudes solicitadas en un escenario exigente.

Fulco: Es de Carmen de Areco. Terminó. Estuvo siempre entre los diez primeros, por ahí cerca. Al igual que otros, dejó incompleto nuestro análisis sobre él por no verle (nosotros) las aptitudes que hacen a un corredor apto en cualquier circunstancia. Habrá que ver otra vez.

Matías: Eduardo "Cacho" Matías condujo el auto que en manos de Oscar Alfredo Gálvez triunfara en los Grandes Premios de 1960/61. Se tomó muy en serio la cosa. Pisó fuerte de entrada. En las dos primeras etapas lo encontramos entre los diez de vanguardia con una marcha de sugestiva firmeza. Los problemas empero, llegaron para él también. Lástima, pues hubiéramos deseado verlo con un medio íntegro en la 3ª etapa. Con un F-100 que andaba rápido pero que no era de los más veloces, se **"tiró"** a ganar las últimas etapas. En la sexta, estuvo puntero manejando con autoridad en el terreno resbaladizo. No especuló; hizo lo que corresponde cuando se quiere **"ser"**.

PAIRETTI

Pero vamos al meollo. Alguien le preguntó a Galbato si le agradaría un Gran Premio de fin de semana de tres etapas; Buenos Aires, Zapala, Mendoza y vuelta a Buenos Aires, todo sobre camino pavimentado y con mayoría abrumadora de rutas llanas. Carmelo contestó lo que era de esperar. Dijo que le gustaría correr esa carrera como le gusta cualquier carrera, claro que, según él, a pesar de ser lindo no sería Gran Premio.

De acuerdo. Y nosotros, pensando que de salir airoso el Gran Premio el único destinatario de esa victoria será el automovilismo, el único beneficiario el corredor, el único agradecido el público; no nos apartaremos del caso. Sino que, lo atacaremos. Para vos, *la elección de caminos es fundamental.*

Busquemos equilibrio topográfico en el itinerario. Busquemos caminos difíciles pero buenos. No cometamos la irracionalidad de incluir los intransitables. ¿Por qué ha de pensarse que lo trabado debe necesariamente romper los autos? En Europa hay muchas trepadas de montaña de extremada exigencia y ninguno de los prototipos o Gran Turismo destrozan sus blandas suspensiones. Aquí tenemos tramos que solicitan manejo de alto vuelo y que al mismo tiempo poseen pisos que no son rompecoches, como las zonas serranas, los tramos Zapala - Esquel, Catamarca - Tucumán, las sierras de Córdoba y la parte montañosa de Salta. Además, partiendo de Buenos Aires todos los caminos nacionales que conducen al Norte, Sur o al Oeste son veloces. Si podemos ofrecer al volante todos esos trayectos tan apetecibles, no lo enviemos a la debacle.

La incorporación en este año al TC de soluciones técnicas de avanzada, y en mayor grado el año próximo, son factores que exigen una elección de trazado harto *"sesuda"*.

Distancia. Si queremos tener un Gran Premio, no podemos establecer distancias máximas de 3 mil kilómetros. Para ello, sería más cómodo quedarse con una doble vuelta en la Pcia. de Buenos Aires.

Estimamos que el kilometraje de un Gran Premio que se precie de serlo debe ser de 4 a 5 mil kilómetros. Incluso, de 5 a 6 mil. Pero para que esto no sea suicida para los motores, la hora de reparación *deberá ser de más de 3 horas. Lo mejor sería de 4 a 5.*

No olvidar, *que el Gran Premio es una competencia de velocidad y no de regularidad y resistencia. La resistencia debe buscarla el preparador, no el organizador.*

Recordar, que el alojamiento no es un lujo para los que corren, acompañan, colaboran y trabajan en un Gran Premio. *Logremos efi-*

Leve derrape de cola. Bien ceñida su rueda delantera izquierda al borde del abismo. El gran manejo de siempre en un especialista de montaña: Cabalén

Ermelindo Rienzi: El hermano de Angel T. Rienzi llegó. Por ahora, es nada más que el hermano de Angel Rienzi.

Villa: Sobre un bastidor Ford, el piloto de Los Toldos llevó a la meta al único motor Tornado que finalizó. Terminó muy lejos. No tuvo parciales de significación.

Gilli: Vino de Chañar Ladeado. Salió de Mercedes con modestia en sus pretensiones. Según parece, también con mucho de aquella en lo material. Esta última condición, hizo movilizar a mucha gente que trató de que Gilli arribara, por lo menos. Y lo logró. Conductivamente no dijo nada. Queda su constancia, su espíritu. El ser debutante, y su carencia de medios, hace que el juicio quede en suspenso.

González: Santiago J. González. Nada más.

Ferraro: No produjo nada importante. Las planillas certifican nuestra aseveración.

Bocher: Posee un auto hecho con ideas por fuera y por dentro. El, insinuó algo en la 2a etapa. Luego, muchos problemas. Creemos que puede ofrecer más.

Montero: Se vino desde su lejana Posadas. El viaje no le fue del todo inútil. Por lo menos llegó.

Así vimos a los 17 en Necochea.

Así valoramos —porque los observamos con extrema solvencia—, a los que corriendo bien fueron lejos... pero no llegaron

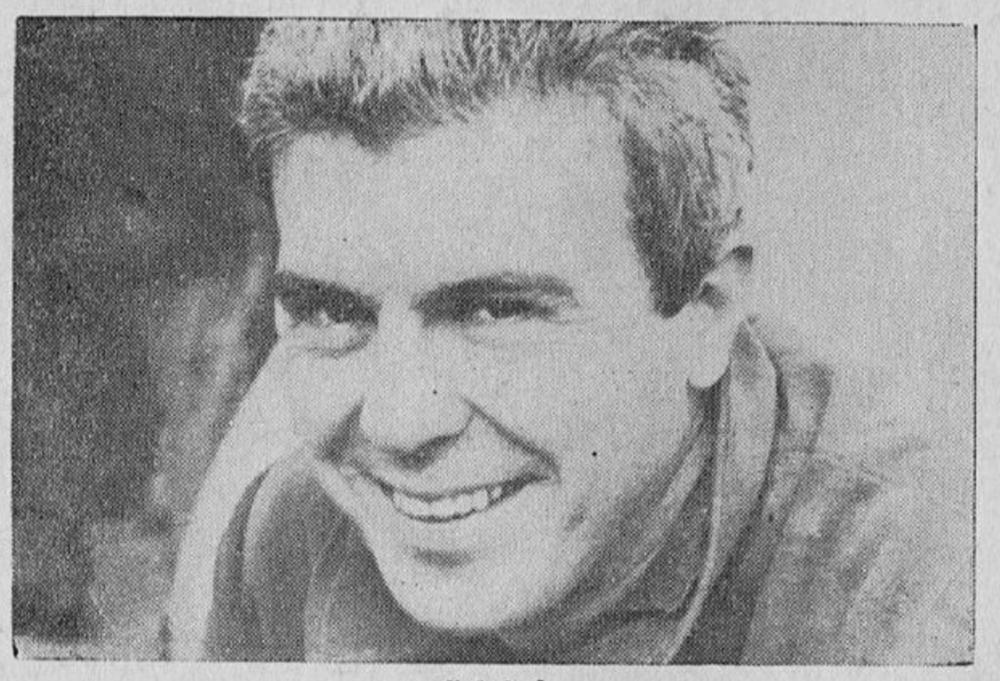
Alzaga: Nombrar a "Rolo" de Alzaga Unzúe en su condición de piloto de competición, es suficiente referencia y calificativo a la vez, para su persona. Su Falcon F-100 del equipo oficial Ford andaba fuerte. Problemas ajenos al motor lo retrasaron una y otra vez. Cuando comenzó a mostrarse como puntero de etapa, el diferencial se negó. Los ochenta kilómetros en llanta en la 4ª etapa dicen de su espíritu. Tuvo que desertar por orden superior ante la muerte de su co-equiper Claudio Wieland. No obstante, mientras su medio le respondió, en cada trepada, en cada viraje, quedó la muestra de su fabulosa capacidad.

Viale: Con un Falcon seis cilindros, con el handicap que otorga su motor de 3 litros, no tuvo muchas opciones en el llano. Pero en la montaña, casi se indigesta de tanto comerse autos en el camino y en los tiempos. Remató su excelente performance de la 3ª etapa, con un segundo lugar en el duro tramo a Trelew. También él desertó por orden oficial de Ford. Su extraordinaria sensibilidad de volante fino empero, no pudo ser olvidada aún no estando en el final en Necochea.

Cottet: Decir Cottet, es recordar a Juan Gálvez. El ex acompañante del campeonísimo, fue a este Gran Premio con un auto netamente tradicional en lo exterior y en algunas partes de su interior —entre otras, caja de 3— a pesar de tener una planta F-100. Magnífica carrera la suya hasta Zapala. Se mantenía en los primeros puestos también en Esquel. Pero ya entonces las dolencias de la caja se habían trasladado al diferencial. Mientras el Ford estuvo entero, Cottet puso el pie fuerte y **"muñequeó"** con solvencia.

Urruti: Con uno de los pocos coches europeos —el Volvo con modificación Baufer—, se graduó como eximio en lo trabado. Escenario: Zapala-Esquel. También, entre Esquel-Trelew. Las planillas **"cantan"** esas actuaciones.

"Pepe" Zanetta: Lo sabíamos de andar rápido en recta. Recordamos su gran triunfo en la penúltima etapa del G. P. de Turismo 1965. Desde ahora, Zanetta padre tiene nuestros respetos por lo hecho en la montaña.



CASÁ

cientes plazas hoteleras, que las hay. No es necesario ni aconsejable dormir en paseos públicos.

Hasta aquí, lo que consideramos necesario, como honesto aporte a algo que todos, en mayor o menor medida queremos. *Sólo hace falta voluntad y trabajo. Ah!!, y también IDEAS.*

Resultados generales

XLIV GRAN PREMIO ARGENTINO DE CARRETERAS 1966

PRIMERA ETAPA

MERCEDES (Bs. As.) - Gral. PICO (La Pampa - Distancia: 564,800 Km. - 2/12/66

CLASIFICACION

1º) José Manzano, Chevrolet - Super 66, 2h.47m.31s.; 2º) Carlos A. Pairetti, Chevrolet-Super 66, 2h.51m.29s.; 3º) Oscar Cabalén, Falcon F-100, 2h.54m.00s.; 4º) Luis R. Di Palma, Chevrolet-Valiant, 2h. 54m.16s.; 5º) Raúl Cottet, Ford F-100, 2h.54m.42s.; 6º) Dante Emiliozzi, Ford F-100, 2h.56m.58s.; 7º) Eduardo Matías, Ford F-100, 2h.57m.40s.; 8º) Juan M. Bordeu, Chevrolet-Super 66, 2h.58m.30s.; 9º) Cesáreo Castaño, Chevrolet-Super 66, 2h. 58m.40s.; 10º) Nasif Estéfano, Falcon F-100, 2h.59m.13s.; 11º) Eduardo Casá, Ford F-100, 2h.59m.32s.; 12º) Críspulo Villanueva, Ford F-100, 3h.02m.26s.; 13º) Ruben Fulco, Ford F-100, 3h.02m.56s.; 14º) Vicente Galluzzo, Chevrolet F-100, 3h.04m. 05s.; 15º) Erverto Rodríguez, Chevrolet-4 IA (Apache), 3h.05m.01s.

Promedio del ganador: 202,296 Kmph. **Máquinas inscriptas:** 143. **No sellaron:** 19. **No largaron:** 11. **Abandonaron:** 35. (7 arribaron fuera de término, además, Hugo A. Gimeno fue desclasificado por no cruzar su coche el control por sus propios medios). **Se clasificaron en total:** 78 autos. **Abandonos más importantes:** Angel T. Rienzi, Carmelo Galbato, Raúl Chabert, Carlos Salto, Adolfo Sogoló, Vicente Formisano, De la Torre-Conti, "Bamse" y José Morán. **Retrasos más destacados:** Mario E. Tarducci en la 37º posición y un tiempo de 3h.25m.10s.; Carlos A. Menditeguy, clasificado 63º en 4h.02m. 34s.; Rodolfo de Alzaga en el puesto 70º, con un tiempo de 4h.11m.29s. y Rubén Roux en la posición 76º con el registro de 4h.21m.19s.

SEGUNDA ETAPA

Gral. PICO (La Pampa) - ZAPALA (Neuquén) - Distancia: 847,300 Km. 3/12/66

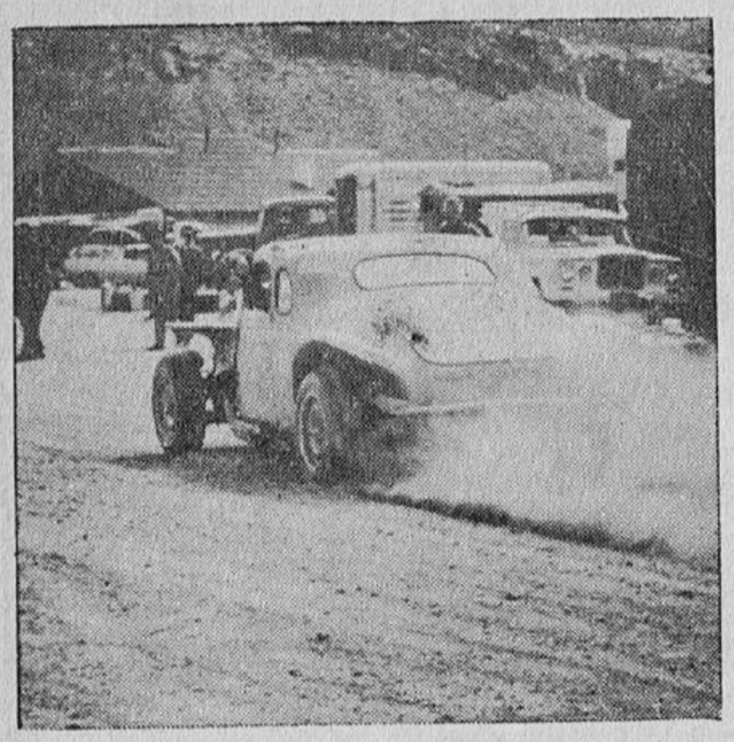
CLASIFICACION

1º) Carlos A. Pairetti, Chevrolet-Super 66, 4h.33m.12s.; 2º) José Manzano, Chevrolet-Super 66, 4h.34m.02s.; 3º) Mario E. Tarducci, Chevrolet-Super 66, 4h.40m. 12s.; 4º) Eduardo Casá, Ford F-100, 4h. 47m.03s.; 5º) Raúl Cottet, Ford F-100, 4h.49m.04s.; 6º) Erverto Rodríguez, Chevrolet-4 IA (Apache), 4h.49m.51s.; 7º) Carlos Menditeguy, Ford F-100, 4h.50m. 15s.; 8º) Rubén Roux, Chevrolet-Super 66, 4h.52m.34s.; 9º) Eduardo Matías, Ford F-100, 4h.53m.15s.; 10º) Oscar Cabalén, Falcon F-100, 4h.53m.53s.

Promedio del Ganador: 186,083 Kmph. **Se clasificaron en total:** 51 coches. **No largaron:** Ricardo Domínguez y Carlos Castagnola. **Abandonaron:** 25 coches. (Estéfano fue desclasificado por arribar después de término). **Retrasos más importantes:** Juan M. Bordeu finalizó en la 38 posición con un neto de 6h.08m.33s. y Atilio Viale del Carril, empleó un tiempo de 6h.42m.27s. y su clasificación en la etapa: 45º. **Abandonos más destacados:** Dante Emiliozzi, Luis R. Di Palma, Armando J. Ríos, Vicente Galluzzo, Nasif Estéfano y Cesáreo Castaño. **Kilometraje general de la prueba hasta Zapala:** 1.412,100 Kms.

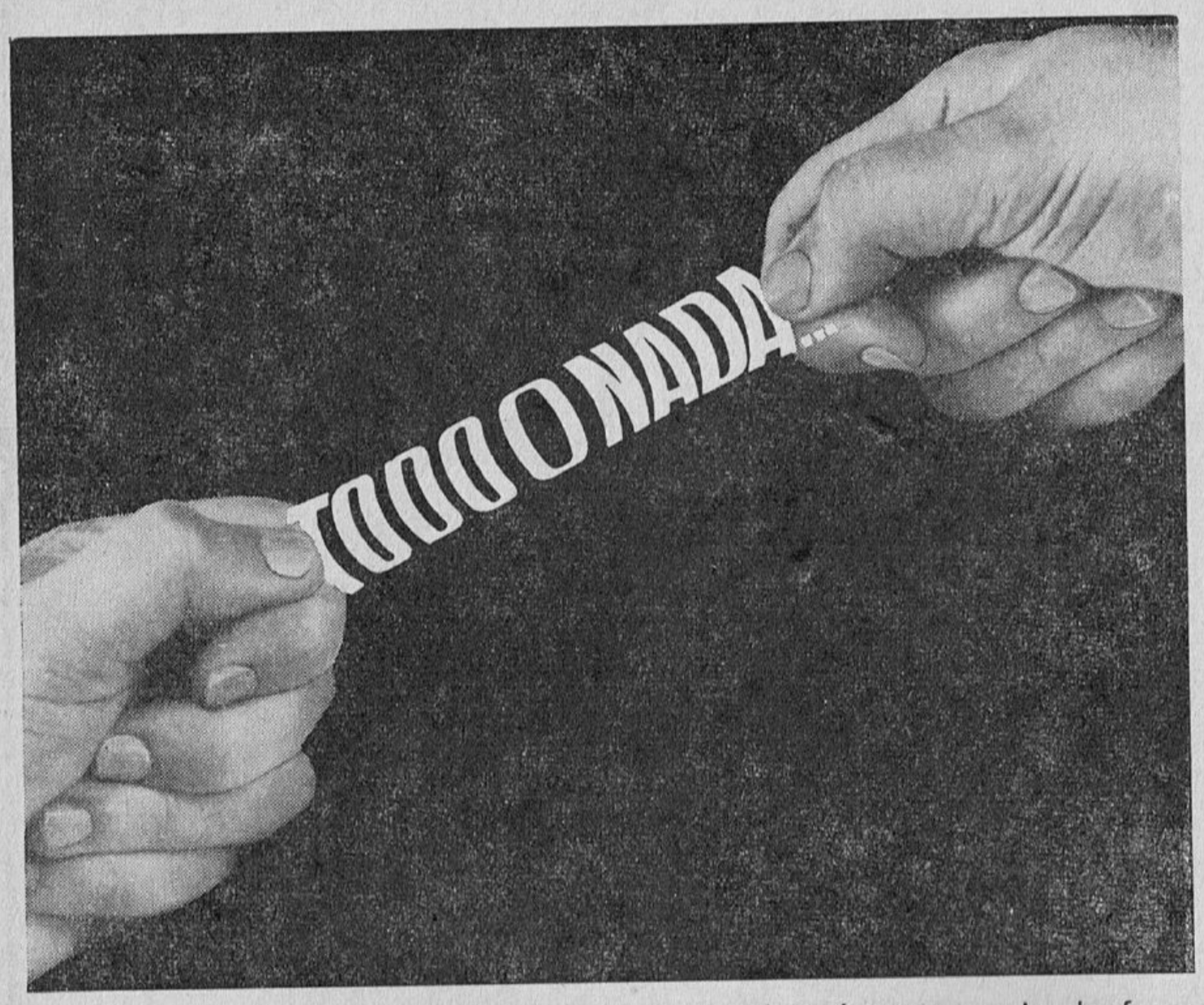
TERCERA ETAPA

ZAPALA (Neuquén) - ESQUEL (Chubut) Distancia: 697,900 Km. - 6/12/66



En las cercanías de Viedma, en la etapa en que sería ganador, Bordeu

Manzano. Entre Zapala y Esquel, cuando aún estaba en la discusión del Gran Premio

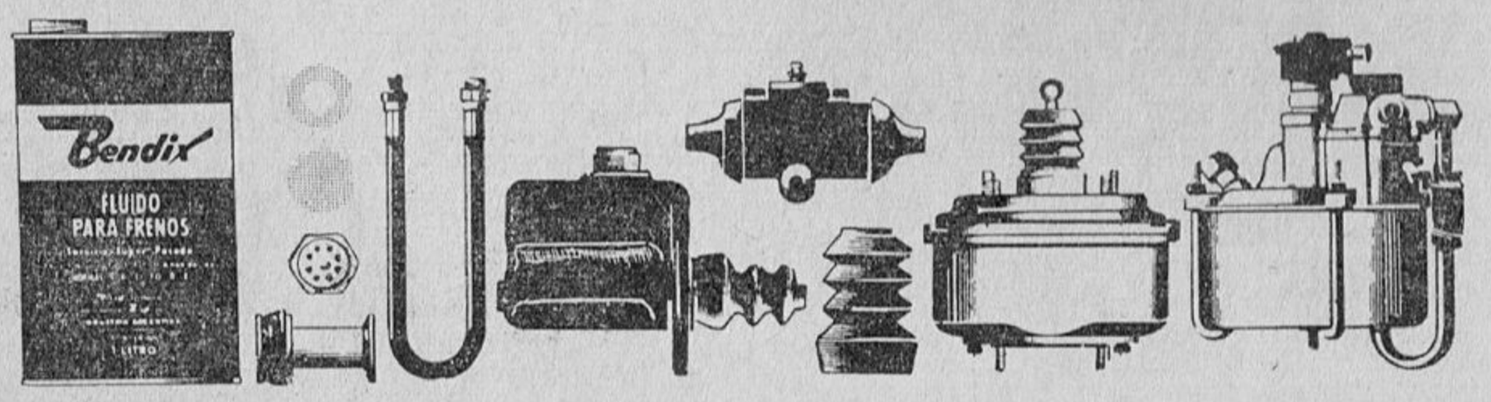


Así como "el hilo se corta por lo más delgado", así un repuesto de freno de mala calidad junto a otros de óptima calidad puede tornar ineficaz todo el freno. No permita que le reparen el coche con "cualquier repuesto".

EXIJA LA LINEA Bendix

FLUIDO PARA FRENOS - FRENOS HIDRAULICOS - FRENOS DE POTENCIA

Bendix Calidad mundial en frenos. Preferidos por las fábricas de Automotores en el mundo entero; y también en la Argentina, por supuesto.



CLASIFICACION

1º) Carlos A. Pairetti, Chevrolet-Super 66, 6h.45m.12s.; 2º) Eduardo Casá, Ford F-100, 6h.57m.27s.; 3º) Rodolfo de Alzaga, Falcon F-100, 7h.04m.27s.; 4º) Oscar Cabalén, Falcon F-100, 7h.04m.53s.; 5º) Juan M. Bordeu, Chevrolet-Super 66, 7h. 26m.04s.; 6º) Atilio Viale del Carril, Falcon 6-200, 7h.26m.25s.; 7º) Rubén Roux, Chevrolet-Super 66, 7h.36m.38s.; 8º) Raúl Cottet, Ford F-100, 7h.41m.36s.; 9º) Mario Tarducci, Chevrolet-Super 66, 7h.44m.52s. 10º) Bautista Larriestra, Falcon 6-200, 7h. 53m.09s.

Se calsificaron en total: 36 máquinas. **Abandonaron:** 15 coches. **Retrasos más destacados:** José Manzano, arribó en la posición general de la etapa 15º con un neto de 8h.13m.33s.; Eduardo Matías finalizó en la posición 34º y un registro de 9h.42m.10s. **Abandonos más destacados:** Carlos A. Menditeguy, Mariano Calamante. **Distancia general recorrida desde la iniciación del Gran Premio en Mercedes hasta Esquel:** 2.110 Kms.

CUARTA ETAPA

ESQUEL (Chubut) - TRELEW (Chubut) Distancia: 605,400 Km. - 7/12/66

CLASIFICACION

1º) Carlos A. Pairetti, Chevrolet-Super 66, 4h.14m.43s.; 2º) Atilio Viale del Carril, Falcon 6-200, 4h.24m.52s.; 3º) Mario E. Tarducci, Chevrolet-Super 66, 4h.27m. 46s.; 4º) Juan M. Bordeu, Chevrolet-Super 66, 4h.28m.30s.; 5º) Erverto Rodríguez, Chevrolet-4 IA (Apache), 4h.34m. **Promedio del ganador:** 103,341 Kmph. 47s.; 6º) Oscar Cabalén, Falcon F-100, 4h. 37m.44s.; 7º) Bautista Larriestra, Falcon 6-200, 4h.46m.30s.; 8º) Federico Urruti, Volvo 122 S, 4h.48m.34s.; 9º) Críspulo Villanueva, Ford F-100, 4h.53m.18s.; 10º) Ermelindo Rienzi, Ford F-100, 4h.53m.52s. **Promedio del ganador:** 142,605 Kmph. **Se clasificaron en total:** 29 máquinas. **Abandonaron:** 7 coches. **Retrasos más destacados:** Rodolfo de Alzaga, se clasificó en la posición 28º con un tiempo de 6h.44m.06s. Eduardo Casá empleó un neto de 6h.01m.42s., clasificóse en el puesto 25º; Raúl Cottet finalizó en la 15º posición con un registro de 5h.02m.40s. **Abandonos más importantes:** José Manzano y Rubén Roux. Perdió la vida en un choque con un auxilio que marchaba en sentido contrario al de la carrera, el piloto oficial de Ford, Claudio Wieland. **Kilometraje recorrido por el Gran Premio hasta Trelew:** 2.715,400 Kms.

QUINTA ETAPA

RAWSON (Chubut) - BAHIA BLANCA (Buenos Aires) - Distancia: 776,500 Km. 9/12/66

CLASIFICACION

1º) Juan M. Bordeu, Chevrolet-Super 66, 4h.23m.56s.; 2º) Erverto Rodríguez, Chevrolet-4 IA (Apache), 4h.32m.54s.; 3º) Críspulo Villanueva, Ford F-100, 4h.40m. 05s.; 4º) Carlos A. Pairetti, Chevrolet-Super 66, 4h.42m.00s.; 5º) Eduardo Matías, Ford F-100, 4h.49m.29s.; 6º) Oscar Cabalén, Falcon F-100, 4h.50m.25s.; 7º) Mario E. Tarducci, Chevrolet-Super 66, 4h.56m. 30s.; 8º) Manuel Vizcay, Chevrolet-4 IA (Apache), 4h.57m.30s.; 9º) Oscar Cordonnier, Chevrolet-Tornado, 4h.58m.58s.; 10º) Eduardo Casá, Ford F-100, 5h.04m.57s. **Promedio del Ganador:** 176,522 Kmph. **Se clasificaron en total:** 22 máquinas. **No largaron:** 3 coches. **Abandonaron:** 4 máquinas: **Retrasos más destacados:** Mario E. Tarducci, se clasificó 7º empleando 4h. 56m.30s. y Eduardo Casá clasificóse en la 10º posición con un neto de 5h.04m.57s. **Abandonos más importantes:** Los del equipo Ford Falcon (Rodolfo de Alzaga y Atilio Viale del Carril) en adhesión por la muerte por accidente en carrera de su piloto oficial Claudio Wieland. Además, la importante deserción de Raúl Cottet. **Kilometraje general de la carrera hasta Bahía Blanca:** 3.491,900 Kms.

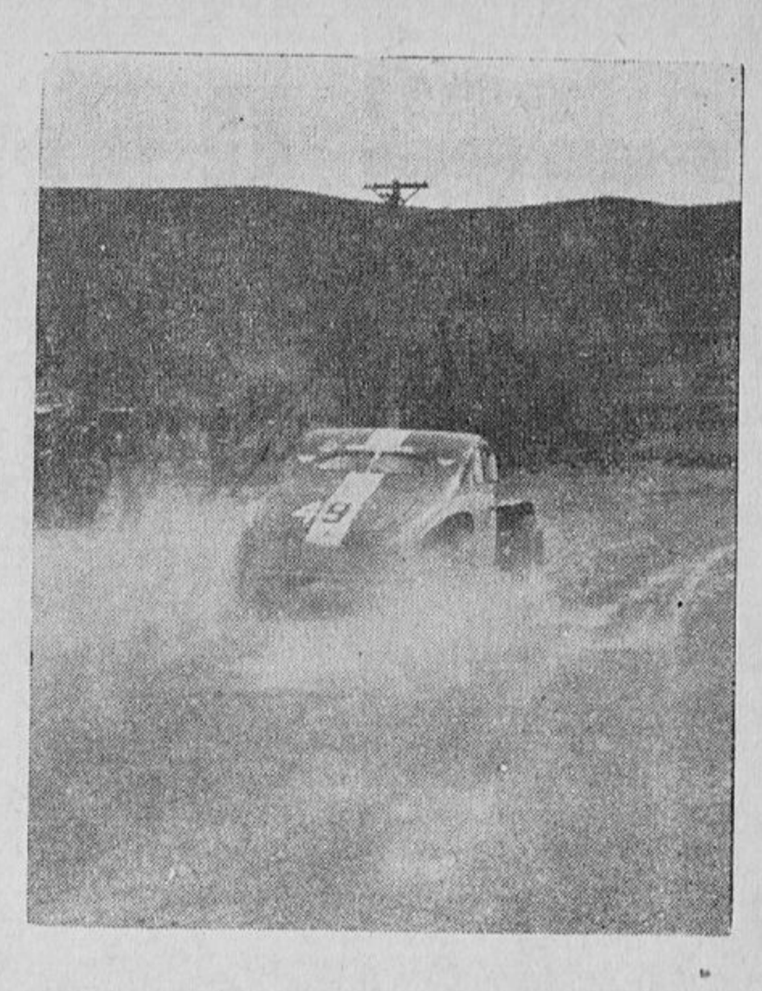
SEXTA ETAPA

BAHIA BLANCA (Bs. As.) - NECOCHEA (Bs. As.) - Distancia: 696,000 Km. 11/12/66

CLASIFICACION

1º) Eduardo Casá, Ford F-100, 3h.41m. 47s.2; 2º) Oscar Cabalén, Falcon F-100,

Parque cerrado en Zapala



Un coche que fue célebre: era de "El Aguilucho". Lo lleva ahora, y muy bien. Eduardo Matías

3h.47m.28s.2; 3º) Críspulo Villanueva, Ford F-100, 3h.48m.43s.8; 4º) Erverto Rodríguez, Chevrolet-4 IA (Apache), 3h. 53m.03s.4; 5º) Rubén Fulco, Ford F-100, 3h.53m.48s.4; 6º) Eduardo Matías, Ford F-100, 3h.57m.44s.; 7º) Carlos A. Pairetti, Chevrolet-Super 66, 4h.07m.05s.8; 8º) Luis J. Villa, Chevrolet-Super 66, 4h.14m.01s.8; 9º) Ermelindo Rienzi, Ford F-100, 4h.15m. 12s.2; 10º) Adrián Villegas, Ford-Tornado, 4h.29m.12s.

Promedio del ganador: 188,292 Kmph. **Se clasificaron en total:** 17 máquinas. **Abandonaron:** 5 coches. **Retrasos más destacados:** Mario E. Tarducci, clasificóse en la última posición (17ma.). **Abandonos más importantes:** Juan M. Bordeu.

CLASIFICACION GENERAL

MERCEDES (Pcia. Bs. As.) - NECOCHEA (Pcia. Bs. As.) — SEIS ETAPAS: Del 2/12/66 al 11/12/66 - Distan.: 4.187,900 Km

1º) (5) Carlos A. Pairetti, Chevrolet-Super 66, 27h.13m.41s.4.
2º) (70) Oscar Cabalén, Falcon F-100, 28h.08m.23s.1.
3º) (15) Erverto Rodríguez, Chevrolet-4 IA (Apache), 29h.00m.15s.2.
4º) (1) Eduardo Casá, Ford F-100, 29h. 32m.28s.1.
5º) (40) Críspulo Villanueva, Ford F-100, 30h.12m.34s.4.
6º) (8) Mario E. Tarducci, Chevrolet-Super 66, 31h.07m.10s.4.
7º) (30) Rubén Fulco, Ford F-100, 31h. 18m.59s.2.
8º) (49) Eduardo Matías, Ford F - 100, 31h.19m.43s.
9º) (77) Ermelindo Rienzi, Ford F-100, 33h.20m.57s.1.
10º) (32) Luis J. Villa, Chevrolet-Super 66, 33h.41m.21s.4.
11º) (138) Heraldo Gilli, Chevrolet-4 IA (Apache), 34h.22m.53s.2.
12º) (98) Ulises Pourciel (hijo), Ford 59 AB, 34h.35m.26s.1.
13º) (53) Adrián A. Villegas, Ford-Tornado, 34h.56m.14s.
14º) (76) Santiago J. González, Ford F-100, 35h.05m.06s.
15º) (63) Arnoldo Ferraro, Ford F-100, 35h.39m.38s.
16º) (45) Sergio Bocher, Chevrolet-4 IA 35h.39m.43s.2.
17º) (109) Osvaldo Montero, Ford 59 AB, 38h.25m.26s.

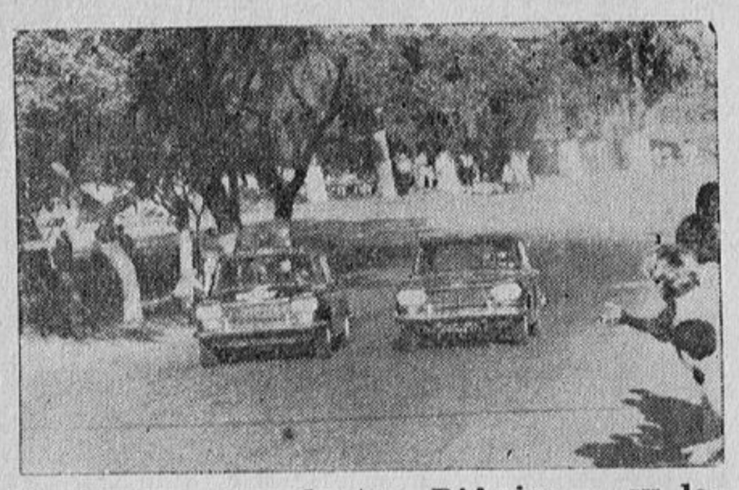
Promedio del ganador: 153,807 Kmph.
Largaron: 113 coches.
Abandonaron: 96 coches.

LUTTERAL Y TC

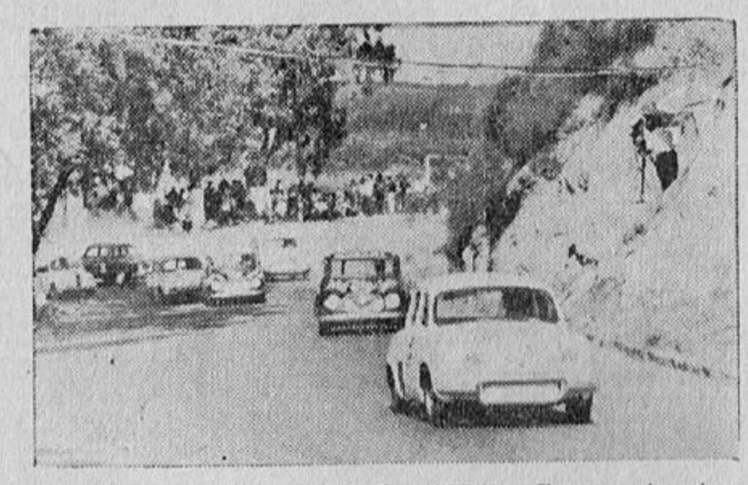
El 30 de Noviembre ppdo., en los talleres de la firma **Lutteral S.A.**, Salta 2252 de la Capital Federal, fue convocado el periodismo especializado para ser informado por parte de aquella, del proyecto de participación en Turismo de Carretera el año próximo con un Torino TC-400 adquirido por la citada concesionaria con ese fin.

En la oportunidad el Sr. Juan Carlos Lutteral, Presidente de la empresa, al hacer el anuncio, habló también de la probable participación de esa unidad en el 44º Gran Premio de TC, siempre que pudieren concluir a tiempo la preparación del coche. El mismo, debía ser piloteado por Larry, quien será el piloto oficial de la firma. Plausible desde todo punto de vista esta participación empresaria en el futuro del automovilismo deportivo, pues, aún cuando por razones de fuerza mayor no pudieron estar en el Gran Premio, ya han decidido en firme su concurrencia a las pruebas del año que se inicia.

SAN PEDRO: Barrancas y Motores



Reutemann por dentro, D'Apice, a su lado. El segundo, el ganador. El primero, el del gran manejo



Partida de la división "B". Como tantas veces, Copello y Gradassi al frente. Al final fue Copello

Juan Carlos Gallo junto a las barrancas de San Pedro

Sin duda, es el de San Pedro uno de los escenarios más pintorescos e interesantes dentro de los de corto recorrido. Y ello aún contando con ciertas "**contras**" en su trazado. Pero como sitio natural que es, hay que aceptarlo.

La no muy lejana finalización del Gran Premio aún pesa en las participaciones. Las presencias aquí, principalmente en la división mayor y en cuanto a calidad se refiere, no fueron muchas. Igual ambiente en la "B". No así en la "A", en donde se mostraban todos los que son reconocidos como los de mayor aptitud para circular en circuitos trabados. Como ya es común en esta categoría, pululaban los De Carlo. Y como también es común entre los autos chicos, el triunfo fue para aquéllos.

En el sector de hasta 700 cm3., la mucha concurrencia de volatnes hizo necesario el ordenamiento de tres series. Tres series en las que —desde nuestro punto de vista— vimos a los "**700**" mejor guiados. Estos eran: los de Ferrea, Klear y Gallo.

¡Ah!! Hubo "**tortas**" también.

Entre los 701 y 1150 de cilindrada; **COPELLO, COPELLO... y COPELLO.** Junto a él, colaboró en el espectáculo Héctor Luis Gradassi. **¡Tan gran volante éste "pirín"!** Pero el Gordini de Berta es mucho rival para el Auto Unión del cordobés, y a Copello no conviene darle ese hándicap... Si llegó el tedio en esta serie, no fue por el poc manejo de Copello y Gradassi, se aclara! Cómo será que viajan de fuerte, que habiendo varios nos aburrimos de verlos sólos!

El "**Mercado Fiat**" se hizo presente nuevamente en San Pedro.

Nos referimos así a los Fiat porque son tantos —casi todos— los que corren con esos productos, que la sección hasta 1600 fue conversada por ellos únicamente. Los acompañaron, dos extraños en esta categoría en los días que vivimos: un Isard 1204 y un Peugeot 403 (esta, otrora marca mayoritaria).

Fue Reutemann en esta última tenida, quien digitó la competencia hasta la vuelta 11ma. Exacto. Luego de una fugaz incursión de D'Apice en la vanguardia, el hombre de Fiat Grossi elaboró **con sutileza y autoridad,** lo que después una díscola bomba de nafta haría naufragar. Lástima no sólo por Reutemann, sino por toda la gente que alrededor de él se mueve, y que quiere con sobrados antecedentes, salir victoriosa en una última cuando ya el título está en su bolsillo. Final. Este señor D'Apice, se está portando como eso; como un señor. Como un **SEÑOR VOLANTE.**

RESULTADOS FINALES

Circuito Barrancas de San Pedro

Premio Arco de Oro

Organización: Automóvil Club San Pedro

Circuito: totalmente pavimentado, de 2.186 m.

20/11/66

División "A" - Hasta 700 cm3.

1º) Juan Carlos Gallo, De Carlo, 33m. 06s.2, 20 vueltas; 2º) Norberto Roth, N.S.U. Sport Prinz, 33m.32s.2, 20 vueltas; 3º) Carlos Nieto, De Carlo, 33m.38s.8, 20 vueltas; 4º) Osvaldo Caifa, De Carlo, 33m.40s.3, 20 vueltas; 5º) "Klear", De Carlo, 20m.54s.5, 13 vueltas.

Promedio del ganador: 79,226 kmph. **Record de vuelta:** "Klear" en la 12º, con 1m.35s.3 a 82,925 kmph. **No largó:** Abelardo Ramallo. **Abandonaron:** Pedro Feruglio, Carlos Ferrea, Carlos Grossi, "Perry Mason", Juan Sampayo y Milton J. Barbagallo. **En las series de la "A" triunfaron:** Ferrea, Gallo y Sampayo.

División "B-C" - De 701 a 1150 cm3.

1º) Eduardo Copello, Gordini 1093, 37m. 17s.1, 25 vueltas; 2º) Héctor Luis Gradassi, Auto Unión, 37m.25s.3, 25 vueltas; 3º) Alberto Cancellieri, Auto Unión, 38m.09s. 6, 24 vueltas; 4º) Rosmualdo Visintini, Auto Unión, 37m.53s., 23 vueltas; 5º) Héctor Di Berardino, Gordini 1093, 38m.22s.5, 23 vueltas.

Promedio del ganador: 87,994 kmph. **Record de vuelta:** Copello en la 23ra., con 1m.27s.3 a 90,144 kmph. **Se clasificaron además:** "Matt" con 18 vueltas; Néstor Gordo, 15 circuitos; Pedro Sancha, 8 vueltas; Alejandro Namino; 7 giros; Alberto Depego, 3 circuitos; Antonio Novez, 2 circuitos y "Transfer" con 1 vuelta. **No largaron:** Ernesto Pirángelo y Carlos Heredia.

División 'D" - De 1151 a 1600 cm3.

1º) Rodolfo D'Apice, Fiat 1500, 45m.24s. 1, 30 vueltas; 2º) Ricardo Bellitti, Fiat 1500, 45m. 42s.; 3º) Jorge Ahumada, Fiat 1500, 45m.44s.9; 4º) Ricardo Carranza, Fiat 1500, 47m.00.1s.; 5º) Víctor Primuri, Fiat 1500, 47m.00s.7.

Promedio del ganador: 86,666 kmph. **Record de vuelta:** Reutemann en la 7ma. con 1m.26s.8 a 90,663 kmph. **Se clasificaron además:** Diego Riera con Isard 1204 en 25 vueltas y Ricardo Sáenz con Peugeot 403 en 24 giros. **No largaron:** 3 máquinas. **Abandonaron:** Máximo Macchi, Jorge Borges, Daniel Rocco y Carlos A. Reutemann.

Guillermo Vaccare al volante y Miguel A. Yasky en las planillas y cronógrafos, ganadores por tercer año consecutivo del campeonato Porteño de Regularidad. Este es un caso único en el largo y brillante historial del certamen organizado por el Club Argentino de Regularidad. Escoltaron a los tricampeones; José Salguero-Leonel Carballo, Alberto Rodríguez, Jorge Batmalle y Guillermo Cabana - Norberto Furlan

YPF PUBLICIDAD

Jack Brabham

Un viejo campeón

(Viene de pág 1ª)

JORGE A. PIVIDORI

aquel año. Paralelamente, esa intervención marcó la primera aparición de un coche con motor trasero en un evento de Fórmula I después de la guerra, aparte de llevar a Brabham a un plano importante en la consideración de los aficionados.

Fabricadas bajo licencia por
HASTINGS ARGENTINA S.A.I.C.- Av. Gaona 1553 - Buenos Aires

En esa competencia el "desconocido australiano" llegó a estar tercero, en la misma vuelta del vencedor Juan Manuel Fangio. Pero en el circuito 96º su coche no quiso continuar; sin darse por vencido Brabham, y ante la incredulidad de aquellos que habían sido ganados en su simpatía por la actuación del "extranjero", echó su coche a rodar aprovechando la pendiente favorable para llegar hasta la meta, a cinco giros del puntero y en un meritorio sexto puesto final.

Repentinamente, la gente supo quien era Jack Brabham. Que era casado, con un hijo. Que había nacido el 2 de abril de 1926 en Sidney (Australia), y ahora estaba establecido con un negocio de venta de automóviles en su país natal. Que se había iniciado en los midgets, y siempre corriendo en pistas no había probado el "road course" hasta que se inscribió en una trepada de montaña. Y en ese año, —1951—, fue campeón de la especialidad luego de haberlo sido en 1948/49 sobre los pequeños bólidos. Por el año 1952 entró en contacto con John Cooper, y así nació su negocio de representación de la firma inglesa. En esa época corrió un Coooper-Bristol en muchas pruebas australianas, resultando campeón de Queens Island (Islas de la Reina) y New South Wales (Nueva Gales del Sur).

En 1955 fue a Europa por primera vez, y allí adquirió el Cooper Alfa dos litros que pertenecía a Peter Whitehead, participando con esa máquina en algunas pequeñas carreras del continente sin lograr rendi-

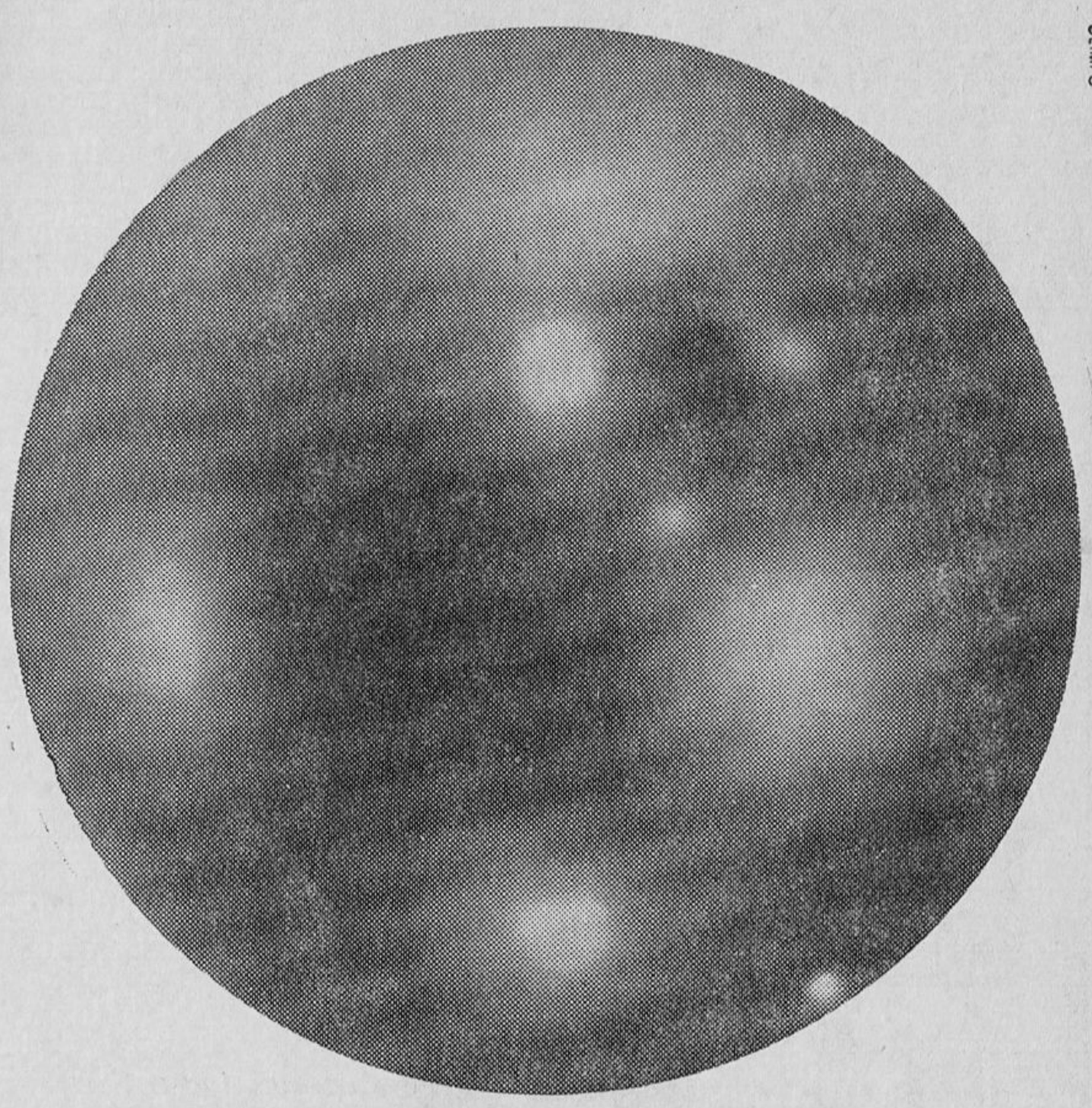
miento satisfactorio del coche. Gracias a un contacto personal con Cooper, pudo usar una máquina oficial con motor Bristol de dos litros en ciertas ocasiones. Retornando a su país hacia fines de 1955, se impuso en el Gran Premio local. Deseoso de participar en el Campeonato Mundial de Conductores, compró una Maserati modelo 54/55 por setiembre de 1956. La corrió pocas veces en Australia e Inglaterra, a consecuencia de innumerables problemas mecánicos que le surgían constantemente. Pero como Brabham siempre estuvo en estrecho contacto con Cooper, cuando éste participó con dos coches Sport de 1,5 litros en la pista alemana de Avus, en una prueba disputada en 1956, el conductor australiano hizo equipo con Salvadori en sendas máquinas.

Hasta esa prueba, y la del año 1957 en Montecarlo, poco se sabía del parco conductor australiano. En 1958 hizo pareja con Moss para los 1.000 Km. de Nürburgring, conduciendo en 8 de las 44 vueltas del evento. Además, ese año ya corrió para el equipo oficial Cooper de F II, disputándole el puesto de "capo-squadra" a Roy Salvadori.

Así llegó a la temporada de 1959, que le valió su primer Campeonato Mundial, entrando en lo que para nosotros es historia conocida. Ahora, a 10 años casi de su aparente debut en el ambiente europeo, hemos exhumado esta biografía deportiva que hubiera explicado a los espectadores del Gran Premio de Mónaco 1957 las condiciones de ese "novato" australiano. En 1960, un periodista europeo lo hizo para la revista MOTOR REVUE, y de ella hemos extraido los datos en esta ocasión, para completar lo que conocíamos de Jack Brabham.

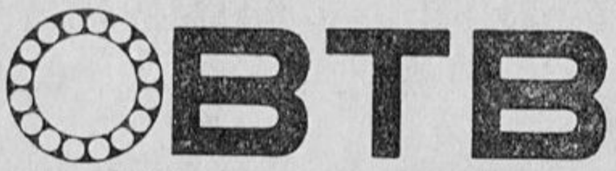
Actualmente el serio y responsable hombre de negocios, sin descuidar esa exitosa actividad, piensa probablemente en el máximo galardón a que podría ya aspirar: la conquista quíntuple del Campeonato Mundial, a semejanza de Juan Manuel Fangio. No le faltan condiciones, y es uno de esos pilotos que corren con cabeza, conociendo perfectamente el rendimiento y resistencia de la planta motriz. Lo que ha sido una virtud en el automovilismo argentino, —la conjugación de mecánico y piloto en una sola persona—, tiene en el Campeón de 1966, plano máximo del automovilismo mundial, una concreción llevada al grado supremo de expresividad: piloto-diseñador de sus propias máquinas. Ese es el gran mérito de Jack Brabham, único en las páginas históricas que forman álbum desde 1950 con el título de inolvidable José Farina. Y que abarcó también este año el campo de la Fórmula II, en donde sus Brabham Hondas en 12 pruebas del Campeonato respectivo, de las cuales 10 lo tuvieron como vencedor sobre sus productos.

Refinería de Petróleo La Isaura S. A. y Compañía de Petróleos La Celina S. A. procedieron en el Día del Petróleo a entregar los trofeos logrados por los afamados pilotos Juan Manuel Bordeu y Eduardo Casá, con motivo de la conquista del campeonato y subcampeonato, respectivamente, de Turismo Carretera. El ya tradicional Surtidor de Oro ISAURA le correspondió a Bordeu, mientras que Casá recibió el envase CELINOIL de Oro, instituido por primera vez en el corriente año. La nota gráfica refleja el instante en que el señor José Manuel Elicabe, le hace entrega a Juan Manuel Bordeu de una réplica de la rendidora y veloz "Coloradita". Por rara coincidencia, tanto Bordeu como Casá, son pilotos Isaura y Celinoil



HASTA
EN LOS MINIMOS
ELEMENTOS...

¡CALIDAD Y PRECISION!



EL RODAMIENTO
QUE GIRA MAS
Y SE DESGASTA MENOS

Un producto de calidad internacional fabricado en la Argentina con las normas mas estrictas y bajo el riguroso control que asegura su mas alto grado de precisión

COMPAÑIA ARGENTINA DE RODAMIENTOS

DISTRIBUIDORES DE BTB ARGENTINA RIV ITALIA BOWER USA

Perú 699 esq. Chile
Tel 34-8455/6/7 - Buenos Aires

JORGE KISSLING

Nuevo campeón de Fórmula 4

El calor agobiante que soportó Rosario el domingo 20 de noviembre último fue factor determinante para que la fecha postrera de Mecánica Nacional Fórmula 4, no tuviera el marco adecuado al prestigio alcanzado por la categoría. De hecho, la Asociación de Automovilistas local, meritoria institución que brega incansablemente por el aporte de nuevos espectáculos motorísticos de pista, no logró la recompensa económica que merece, aunque sí, en cambio, se adjudicó el aplauso unánime de los aficionados y participantes a raíz de la impecable organización. Vaya entonces una cosa por otra... En cuanto a la poca presencia de público, por esta vez se la imputamos a las condiciones climáticas adversas. Sin embargo, interiormente pensamos que la Fórmula 4 no tiene la suficiente influencia popular como para arrastrar multitudes. Si bien las máquinas constituyen una avanzada dentro del parque competitivo nacional, pues sus construcciones, en líneas generales, evidencian responsabilidad, pulcritud y llamativo buen gusto, les falta ese algo imprescindible como para despertar pasión que se llama potencia y/o velocidad. Por supuesto que comprendemos su carácter netamente promocional. Para eso fue creada. Y como tal debe tenérsela en cuenta. Por ello es que no nos llama mayormente la atención la circunstancia ya apuntada. El gran público quiere ver otra cosa que, precisamente, no se da en F. 4. De todos modos la solidez que va alcanzando su desarrollo resulta sumamente auspicioso y beneficioso para nuestro automovilismo pistero, tan ausente de ideas renovadoras en vastos sectores del país. Claro que existen muchas dificultades de todo tipo para concretar ese automovilismo que, quizá un poco ingenuamente, creemos debería ya estar en plena marcha (autos modernos, pistas modernas, mentalidad moderna...). Pero para satisfacción general se advierte una evolución favorable que a breve lapso cristalizará en grata y saludable realidad. Por lo menos eso es lo que hace prever la incorporación a F. 1 de unidades actualizadas, esta misma F. 4 y la construcción de nuevos autódromos pavimentados que se anuncian en distintas provincias (San Juan, Córdoba, Río Negro, Santiago del Estero, etc.). Bienvenidos, pues.

En el renglón competitivo la justa rosarina dejó como saldo positivo la confirmación de virtudes por parte de Jorge Kissling, hombre joven, de físico adecuado y de cuya sensibilidad de manejo ya nadie puede dudar. Es innegable que su experiencia en el motociclismo tiene mucho que ver en ese desplazamiento que exhibe el flamante titular. En su serie (la primera) debió abandonar por desperfectos mecánicos cuando era puntero, al cumplirse el décimo giro de los doce estipulados, y en la final, sin problemas de ninguna naturaleza, dejó establecido que el "capo" actual de la categoría es él, pues además de imponerse por una vuelta y fracción, fijó el record para el circuito con 55s. 9/10, lo que significa una media horaria de 112,701 km., mientras que el promedio general fue de 108,827 kmph. Pese a la aplastante superioridad ejercida por Kissling, hubo también otras figuras que llamaron la atención, tales como Carlos Ragno que ganó la segunda batería y se retiró en la cuarta ronda de la final cuando apuraba seriamente al eventual vencedor; Juan C. Carró, Jorge Guerrero (triunfó en la serie inicial) y el representante local Oscar Grigoló entre otros. Pero reiteramos, todos bastante lejos en cuanto a las perspectivas gigantescas que ofreció la marcha serena y calculada de Jorge Kissling. Dos palabras para finalizar: lástima que tanto Guillermo Lagos como Roberto Galluzzi no tuvieran mayor fortuna (Lagos encontró serias dificultades en su máquina y Galluzzi experimentó un pequeño accidente) pues de no ocurrir esas cositas a ambos pilotos, ellos —creemos— nos hubieran dado la pauta exacta del total rendimiento de la máquina Nº 52 comandada por Jorge Kissling. De todos modos la labor de éste conformó plenamente.

RESULTADOS FINALES

Circuito: Pavimentado, de 1.750 metros de perímetro, ubicado en la avenida Belgrano.

Organizó: Asociación de Automovilistas de Rosario.

Pruebas de clasificación: Jorge Kissling Crespi - BMW, en 56s., a un promedio de 112,642 kmph.

30 vueltas - 52,500 km.

1º) Jorge Kissling, Crespi - BMW, 28m. 56s. 7/10, promedio: 108,827 kmph.
2º) Juan C. Carró, Crespi - Fiat, 29m. 43s. 6/10 (29 vueltas).
3º) Oscar Grigoló, Grigo - BMW, 29m. 49s. 5/10.
4º) Humberto Crespi, Crespi - NSU, 29m. 46s. 6/10 (28 vueltas).
5º) José L. Luzzi, Crespi - BMW, 29m. 08s. (27 vueltas).
6º) Juan C. Salatino, Crespi - BMW, 29m.04s.2/10 (26 vueltas).
7º) Rafael Niveiro, Crespi - NSU, 29m. 04s. 5/10.

Record de vuelta: Jorge Kissling en la 4ª con 55s. 9/10, a un promedio de 112,701 kmph.

POSICIONES FINALES DEL CAMPEONATO

1º)	Jorge Kissling	27 Pts.
2º)	Juan C. Carró	18 „
3º)	Carlos A. Ragno	16 „
4º)	Guillermo Lagos	6 „
5º)	Eduardo Bucci	5 „
6º)	Carlos Martín	4 „
6º)	Roberto Galluzzi	4 „

"FIAT está siempre al día..."

Servofreno — suspensión especialmente adaptada mayor elevación delantera — máxima estabilidad posterior — sistema de engrase "para siempre"

GROSSI los vende... y GROSSI los atiende!

GROSSI y Cía.
San Martín 3233
T. E. 21021/23
SANTA FE

C. y A. GROSSI
Av. Lehmann 425/27
T. E. 2207 y 2323
RAFAELA

...y el jurado dijo sí.

. . . y dígame arquitecto Möller, por qué el jurado de admisión del Centro de Diseño del INTI aceptó al Chevrolet como el único auto argentino que exhibe en su muestra permanente de objetos de buen diseño?

En primer lugar, se consideró que expresaba una sana política de diseño. Estudiamos la evolución del coche y vimos que la carrocería del modelo argentino ha ganado en equilibrio y sencillez ornamental. Además, se estimó muy satisfactorio el nivel de terminación y destacables los aspectos que ustedes enumeraron como exclusivos. . .

Sí, me acuerdo, el motor de siete bancadas y el elástico Uniflex de una sola hoja. Ahora bien, ¿el buen diseño es cuestión solamente de forma?

No, tienen igual importancia, por lo menos, la inteligencia del método de fabricación, la seguridad y confianza que inspira el objeto en su uso, el placer que da verlo y poseerlo. . . Además el buen diseño es el mejor seguro contra la vejez. . .

¿Por ejemplo?

Las cosas que, sin cambiar de forma, sirven a generaciones, como los skis o la silla de Viena, tan sencilla y fina como ésta de Robin Day que vemos aquí . . .

Gracias, arquitecto Möller. Le ruego transmitir a las autoridades del INTI el profundo agradecimiento de General Motors Argentina por el honor que implica la decisión del jurado de admisión.*

GM

GENERAL MOTORS

ARGENTINA

Gente y máquinas haciendo confiabilidad

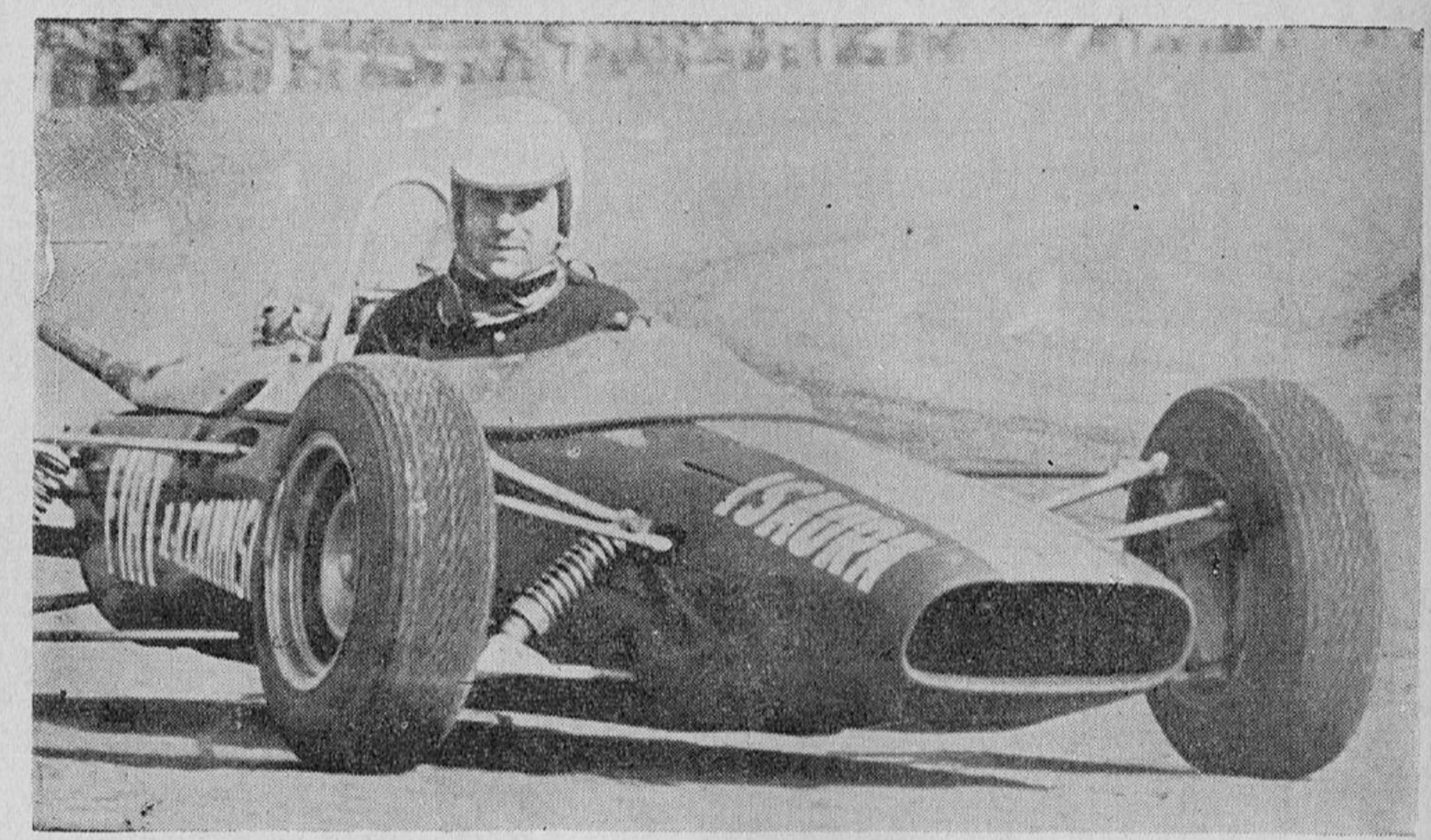
* Arquitecto Rodolfo Möller, presidente del Centro de Investigación de Diseño Industrial, creado por el INTI (Instituto Nacional de Tecnología Industrial dependiente de la Secretaría de Industria y Minería) para promover el buen diseño en los productos de manufactura argentina. El jurado de admisión del CIDI aceptó por primera vez, que un automóvil nacional se exhiba en su muestra permanente en Maipú desde Cangallo a Diagonal Norte.
El Chevrolet ha adquirido así el derecho de llevar el sello oficial de buen diseño que CIDI otorga a los productos aceptados para su exposición.

Fin de temporada (F.

Evidentemente Bahía Blanca queda lejos de la "meca" de Mecánica Nacional. Sin embargo, un número respetable de hombres y máquinas dijo presente. Claro que no todos y todas responden a la fisonomía corriente de la categoría, pues ya sabemos, por ejemplo, que ese gran volante que es Héctor Plano no "saldrá" de su Bahía Blanca o que la unidad conducida por el rosarino Jerry Bravi no es, propiamente dicho, un Fórmula 1, pero de cualquier manera la justa sureña puso de relieve la confirmación de verdades tangibles que ya nadie puede discutir: evolución favorable hacia grandes destinos. Y conste que no decimos esto por el hecho de que haya triunfado un hombre nuevo con un vehículo que, para el medio, puede considerárselo revolucionario. No! Simplemente porque el parque humano y automotor se engrosa saludablemente con el advenimiento de caras nuevas provenientes de las más distintas latitudes. Esto en nuestro dilatado territorio, ya constituye un marcado paso hacia adelante. Por cierto que no nos olvidamos de recordar que este proceso marcha a ritmo lento, pero considerando esa larga serie de factores negativos o adversos que conspiraron abiertamente contra un mejor y más rápido desarrollo, los afectos a esta disciplina pueden sentirse satisfechos del nivel alcanzado durante esta temporada. Pausada, pero seguramente, la Mecánica Nacional va alcanzando las alturas previstas.

En la jornada del 27 de noviembre pasado no hubo pruebas de clasificación. Se efectuó un simple sorteo. No somos partidarios de este temperamento, pero los organizadores tuvieron sus razones (muchos participantes llegaron sobre la hora y, además, el domingo a la mañana —período previsto para esos intentos— llovió copiosamente—. Salvada la responsabilidad del Bahía Blanca Automóvil Club, entonces. Empero, señalamos la necesidad de que ello no se vuelva costumbre. Los que llegan con antelación cumplen con dicho requisito y los que arriban a último momento... a sorteo.

La pista de Villa Bordeu, pavimentada, de pequeñas dimensiones y algo trabada, permitirá suponer con sólidos fundamentos que esta clausura de temporada venía de perillas para que "ponga el número" un coche de la nueva línea. En la serie inicial, por rara coincidencia, se encontraron algunos de los más altos exponentes de los motores en popa (Requejo, Sotro y Martín), debiendo defender los prestigios de lo antiguo, Varisco con su remozado Río IV y Sanmartino con la interminable Maserati - Chevrolet 6.



Las virtudes conductivas de Carlos Martín y el buen rendimiento de su Crespi - Fiat 1.500, se pusieron ampliamente de manifiesto en sus pagos de Bahía Blanca, donde logró una inobjetable victoria frente a hombres de reconocidos méritos. Seguramente la temporada 1967 le brindará la oportunidad de confirmar esa capacidad

Prevaleció con toda justicia el local Carlos Martín después de contener los bríos de O. Sotro, quien abandonó poco más allá de la mitad. Por su parte, Varisco no constituyó el peligro que, con toda seguridad esperaba el ganador, y debió retirarse bien pronto, lo mismo que Requejo (con sensibles problemas en el embrague). Sanmartino, segundo, no fue rival de consideración. En la segunda, también se presentaron varias unidades con planta motriz trasera, pero el escaso volumen cúbico naturalmente no les permitía aspirar a mucho, pese a que las maquinitas reflejan pulcritud y admirable tenida, nos referimos a las piloteadas por Jerry Bravi, Favergiotti (ambos con Auto Unión) y el Renault 1.093 de Platini. Después de un fugaz punteo de parte de Di Santo, Plano pasó decididamente a la vanguardia con las posiciones estabilizadas en este orden: Plano, Di Santo, Destéfano, Cipolatti, etc. En el repechaje se impuso cómodamente Requejo.

Durante la final se reiteraron incidencias de notable interés que mantuvieron en vilo a los aficionados lugareños, cuyos representantes eran figuras principales en virtud de que tanto Martín como Plano, con medios mecánicos diametralmente opuestos, brindaban emociones a raudales; el primero encabezando el lote y el segundo corriendo desde atrás. Llegó un instante (7º giro) en que éste superó al joven del Fiat 1.500 y juntos continuaron por espacio de cuatro rondas más, momento en que Plano experimentó un inconveniente harto sugestivo y que pone en tela de juicio las providencias adoptadas en su preparación general: se le corrió el asiento y con él se desprendió

Vicente Cipolatti, flamante campeón argentino de F. 1. Después de actuaciones muy regulares, donde se advierten dos triunfos (Paraná y Esperanza), obtuvo el cetro por sólo un punto de diferencia sobre Domingo Di Santo, pese a que éste ganó tres carreras (San Antonio, Buenos Aires y Río IV)

1) en BAHIA BLANCA

Prevaleció la nueva tónica.
Artífice: CARLOS MARTIN
(Crespi-Fiat 1.500)
Campeón: VICENTE CIPOLATTI

dió un borne de la batería. Perdió una vuelta y fracción y desde allí comenzó una rauda persecución que fue alentada ruidosamente por sus numerosos parciales, pero cuando cayó la bandera courrege sólo había ascendido al quinto lugar con igual cantidad de circuitos recorridos que el brillante vencedor. A todo esto, Di Santo se había afirmado en el segundo puesto, Requejo y Destéfano —entre otros— ingresaban con carácter definitivo a los boxes, y Cipolatti y Sanmartino brindaban una lucha a fondo por el tercer lugar, el cual finalmente fue ocupado por el exmidgista de Sunchales, Vicente Cipolatti. De esta forma y por un punto de diferencia, se clasificó campeón delante de Di Santo. El record de vuelta le correspondió a Héctor Plano con 57s.2/10 y una media horaria de 122,727 Km. Sin embargo, el mejor registro de la tarde estuvo a cargo de Víctor Risatti en la segunda serie (donde abandonó) con 56s.3/10 y un promedio de 124,689 Kmph.

El general de Carlos Martín sólo alcanzó a 114,898 Kmph. lo que señala que el hombre corrió tranquilo y parejo. La construcción de nuevos autódromos pavimentados que se anuncian con llamativa insistencia y el saldo que arroja este ciclo que acaba de finalizar, con la incorporación de varias unidades modernas, hacen que la temporada próxima sea decisiva para la afirmación definitiva de la Mecánica Nacional Fórmula 1. En tanto, la F. 2 espera pacientemente el ingreso de ese núcleo que vegeta en amplias zonas "tuercas" sin posibilidades ciertas, porque si bien la F. 4 cumple su cometido a satisfacción, por el momento (varios circuitos de tierra) no tiene acceso a todas las confrontaciones que es de desear.

RESULTADOS FINALES

Circuito: Autódromo de Villa Bordeu (pavimentado) de 1.950 metros de perímetro.
Organizó: Bahía Blanca Automóvil Club.
Pruebas de clasificación: Por sorteo.

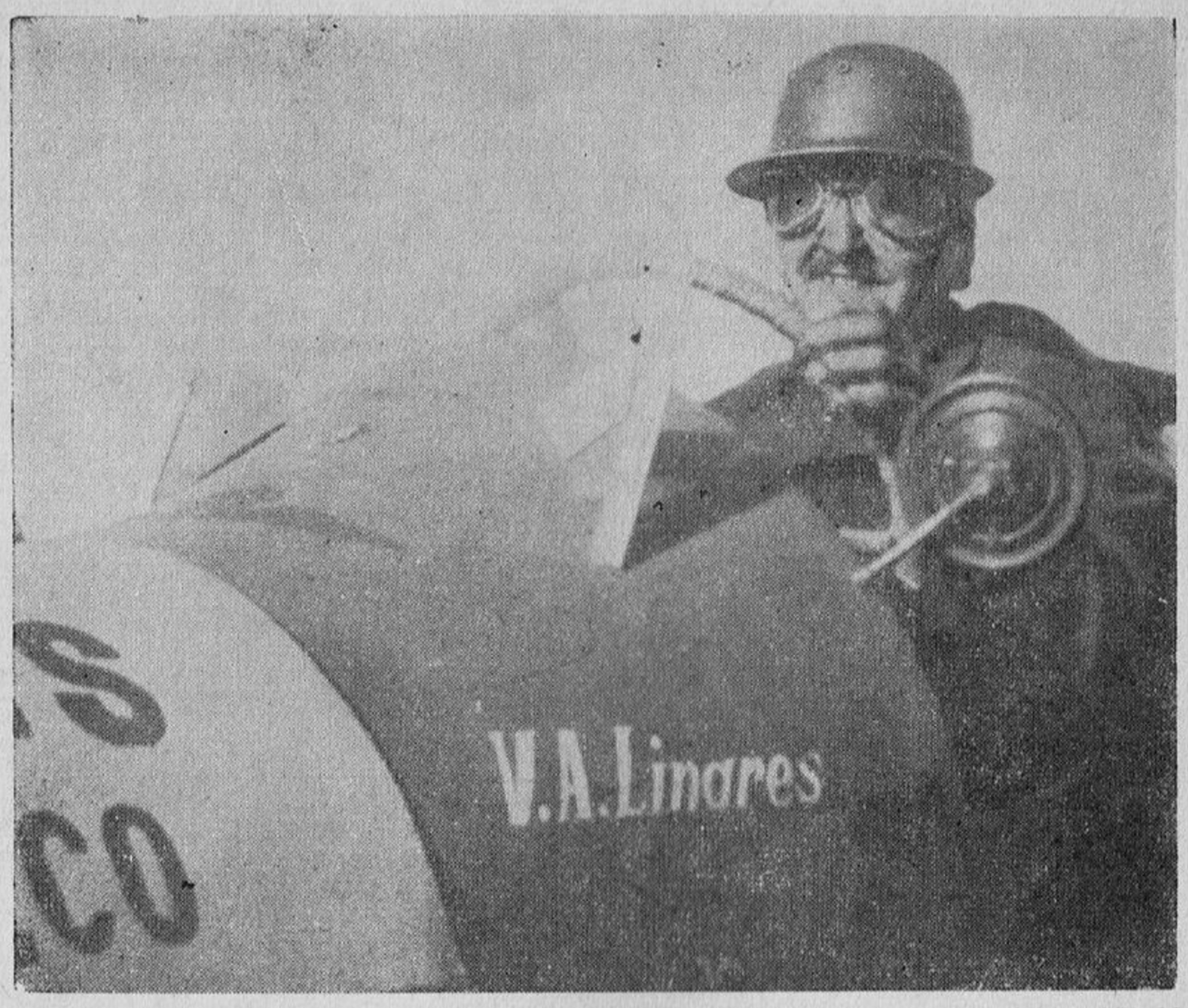
Clasificación final - 35 vueltas 68,250 Km.

1º) Carlos J. Martín, Fiat 1.500, 35m.38s. 4/10, prom.: 114,898 Kmph.
2º) Domingo Di Santo, Chevrolet Super, 36m.00s.9/10.
3º) Vicente Cipolatti, Chevrolet 6, 36m. 13s.7/10.
4º) Héctor Sanmartino, Chevrolet 6, 36m. 16s.2/10.
5º) Héctor Plano, Plymouth 6, 36m.27s. 9/10.
6º) Ramón Rodríguez, Chevrolet 6, 35m. 59s.6/10 (33 vueltas).
7º) Antonio Franchi, Chevrolet 6, 35m. 48s.7/10 (31 vueltas).
8º) Salvador Lavios, Chevrolet 6, 35m. 50s.8/10 (29 vueltas).
9º) Norberto Pascuali, Chevrolet 6, 36m. 53s.5/10.

Record de vuelta: Héctor Plano, Plymouth 6, en 57s.2/10, a un promedio de 122,727 Kmph.

POSICIONES FINALES DEL CAMPEONATO

1º)	Vicente Cipolatti, Sunchales	43 Pts.
2º)	Domingo Di Santo, Río IV	42 ,,
3º)	Jorge Cupeiro, Cap. Federal	24 ,,
4º)	Héctor Sanmartino, Guaymallén (Mendoza)	21 ,,
5º)	Eduardo Copello, Mendoza	18 ,,
5º)	Rolando Sotro, Bánfield	18 ,,
7º)	Felipe Lehmann, San Carlos Sud (Santa Fe)	14 ,,
8º)	Omar Cubertino, Ramona (Santa Fe)	12 ,,
8º)	Carlos Loeffel, Marcos Juárez (Córdoba)	12 ,,
10º)	Edgardo Raiteri, Marcos Juárez (Córdoba)	10 ,,
11º)	Jorge Ternengo (h.), Rafaela	8 ,,
11º)	Carlos J. Martín, B. Blanca	8 ,,
11º)	Rodolfo Kaiser, Santa Fe	8 ,,
14º)	Francisco Peral, Mendoza	7 ,,
15º)	Carlos Reutemann, Nelson (Santa Fe)	6 ,,
15º)	Ricardo Rivarola, Rufino (Santa Fe)	6 ,,
15º)	Héctor Esparza, Río IV	6 ,,
18º)	Ramón Rodríguez, Rosario	5 ,,
18º)	José Varisco, Río IV	5 ,,
20º)	Osvaldo Moricci, Marcos Juárez (Córdoba)	4 ,,
20º)	Francisco De Mercurio, Paraná, (E. Ríos)	4 ,,
20º)	Omar Almeida, Rafaela	4 ,,



Vicente A. Linares en sus comienzos. Tanto el rendimiento de su eterno Nº 36 como su capacidad conductiva, permanecen intactos a través de una extraordinaria campaña jalonada por seis campeonatos (cuatro consecutivos). Aún puede intentar empresas de proyecciones nacionales

VICENTE LINARES

"Testa" llena de laureles

1960, 1961, 1962, 1963, 1965 y ahora 1966, campeón de los Ford T entrerrianos. Ah! en 1964 subcampeón

EN NUESTRA entrega anterior señalamos que la última fecha del campeonato allende el Paraná, sería definitoria para la conquista del título. Unicamente dos postulantes tenían acceso al preciado galardón: Vicente Linares y Jorge Ravassi (cordobés él). La diferencia de puntos a favor del primero era estrecha (5 unidades), por lo cual el Premio Coronación adquiría especial interés. Y el 20 de noviembre pasado llegó a Villa Elisa la chance postrera. El suspenso fue dramático. Veamos por qué. Pruebas de clasificación momentos antes de iniciarse la jornada en sí. Ravassi fija el mejor guarismo. Linares establece el inmediato inferior pero... durante el segundo intento "licua" el motor. Adiós oportunidad para defender su sexto título. Sin embargo su rival debía imperiosamente "estar" en alguno de los dos lugares de privilegio en la corrida decisiva para superarlo. Se larga la serie inicial y vence sin problemas Ravassi. En la segunda hace lo propio Salvador Scattone, pero su promedio revela, incontrastablemente, que nada podrá hacer frente al veloz leonense. Después de un pronunciado paréntesis se inicia la gran final. Tal cual se preveía, Ravassi encabeza el lote con relativa comodidad. Las vueltas se suceden vertiginosamente. Nadie acosa seriamente al ya virtual campeón. Sólo restan algo así como 6 minutos de carrera, más exactamente 5 rondas. Y ahí, precisamente, claudica el diferencial de la máquina Nº 14, cuando sólo faltan recorrer escasos 6.000 metros y alguna fracción! Ganó Oscar Riffel, segundo resultó Guillermo von Wernich y tercero Edgardo Monzón. Por su parte, Scattone tampoco figuró. Ravassi, con 25 giros cumplidos, apenas logra la octava ubicación y con ello resigna la conquista del título, el cual quedó, naturalmente, en manos del repetido campeón Vicente Linares. Si bien las alternativas de la reunión, en cuanto concierne a la lucha competitiva, no alcanzaron relieves destacados, eso fue suplido con creces por la develación de la incógnita que envolvió la definición del campeonato y de la que cronicamos con lujo de detalles. En suma: un desenlace que tal vez no estuvo de acuerdo a la excepcional campaña de ambos pilotos (poseedores de máquinas prácticamente irrompibles, pese a que ahora se rompieron) pero que de todos modos insufló acentuado interés a la justa de Villa Elisa.

RESULTADOS FINALES

Circuito: "Las Lomitas" (tierra), de 1.600 metros de perímetro.

Organizó: Club Atlético Villa Elisa.

Pruebas de clasificación: Jorge Ravassi, en 1m.08s.3/5, a un promedio de 83,965 Kmph.

FINAL - 30 vueltas - 48,000 Km.

1º) Oscar Riffel, 36m.23s.2/5, promedio: 78,903 Kmph.
2º) Guillermo von Wernich, 36m.32s.2/5.
3º) Edgardo Monzón.
4º) Américo Durandó.
5º) Luis Subils.
6º) Aniceto Gallay.
7º) Luis Burdet.
8º) Jorge Ravassi.

POSICIONES FINALES DEL CAMPEONATO

1º)	Vicente Linares	56	puntos
2º)	Jorge Ravassi	52	"
3º)	Raúl Grinóvero	26	"
4º)	Salvador Scattone	20	"
5º)	Oscar Riffel	18	"
6º)	Aniceto Gallay	15	"
7º)	Luis Subils	12	"
8º)	Luis Trosken	6	"
8º)	Alberto Roggero	6	"
8º)	Carlos Scetti	6	"
8º)	Guillermo von Wernich	6	"
12º)	Américo Durandó	4	"
12º)	Edgardo Monzón	4	"

Jorge Ricci (izq.) y Jorge Rainoldi, destacados representantes rosarinos que lograron la 2ª y 3ª posición, respectivamente, en el Campeonato Rosarino de Regularidad que finalizó con la prueba realizada el 13 de noviembre ppdo.

Ford - Pián T. C. de la Auto-Peña "El Aguilucho" de Rosario

Aún cuando restan algunos detalles, puede señalarse que se encuentra prácticamente terminado el Ford Falcon con motor F - 100 de Turismo Carretera, que su propietario, la Auto-Peña "El Aguilucho", ha denominado FORD-PIAN T. C. "CIUDAD DE ROSARIO". La preparación técnica corre por cuenta del extraordinario mecánico y ex-volante Alfredo Pián y las características del coche responden a la nueva reglamentación que entrará en vigencia a partir de 1967. El entusiasmo y las esperanzas depositadas en torno a esta flamante unidad por la gente que preside don René Mattaruco son enormes, según se pudo apreciar en la cena servida el 16 de diciembre último, con motivo del homenaje que dicha agrupación ofreció a dos figuras inolvidables del deporte automotor: Oscar A. Gálvez y el ya mencionado Alfredo Pián.

NUCLEO

Un amigo de repuesto...

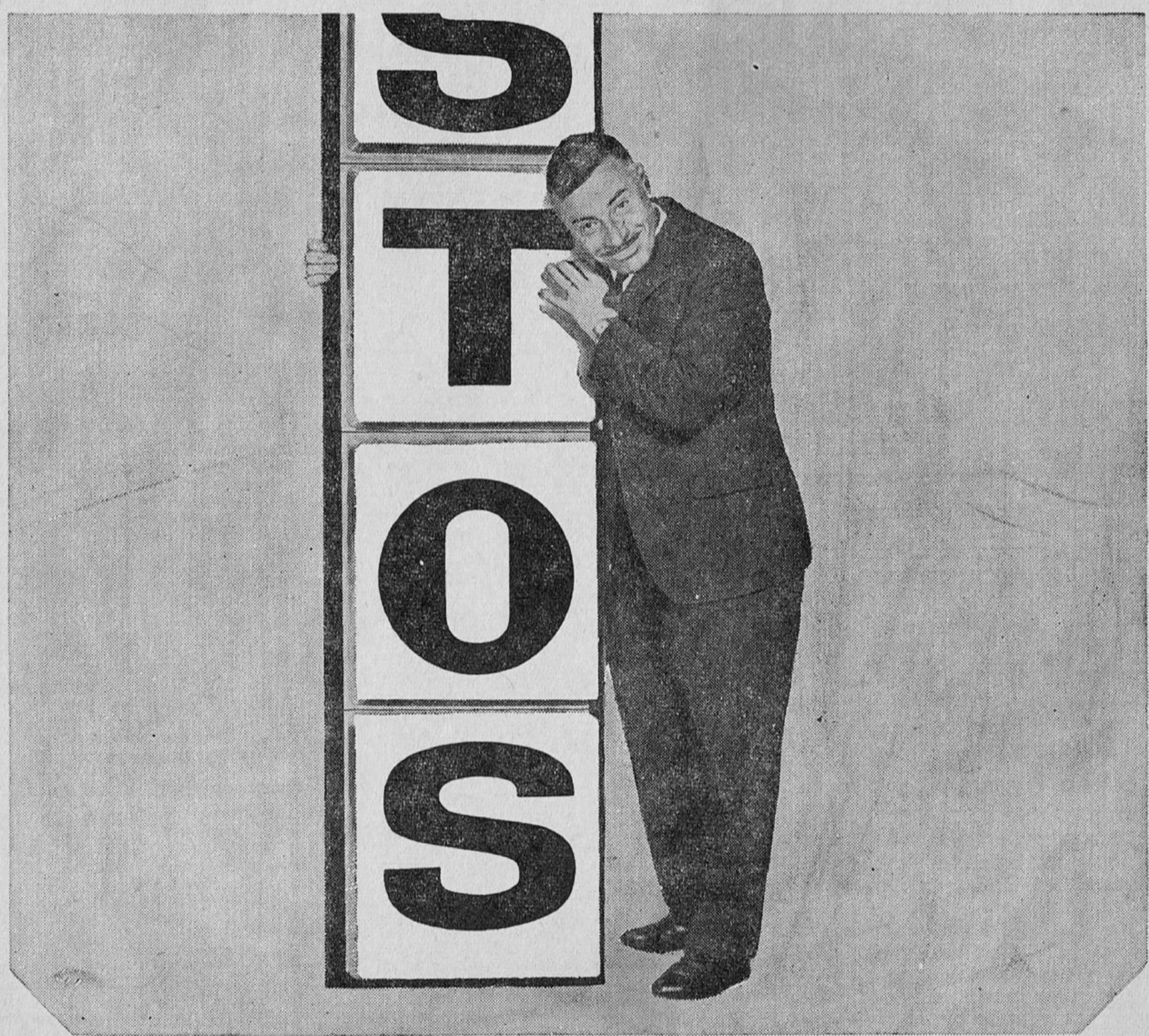
Aquí se encuentra su casa amiga. Aquí y en otros 21 lugares "claves" de la República la DISTRIBUIDORA DE REPUESTOS LEGITIMOS IKA, provee a los Concesionarios más cercanos de la línea completa de 32.000 piezas, que llegaran a su unidad con la garantía de calidad y legitimidad de una organización única en su género en el país y al precio más razonable.

EN EL DISTRIBUIDOR AUTORIZADO IKA Ud. ENCONTRARA REPUESTOS LEGITIMOS, QUE VIENEN EN CAJAS ESPECIALES O EN BOLSAS DE POLIETILENO, y con la leyenda estampada:

"REPUESTOS LEGITIMOS"

para las líneas

Jeep RAMBLER RENAULT



AUTOMOVILISMO NORTEAMERICANO

Traducción y texto:
JORGE A. PIVIDORI

Dick Atkins se impone en Sacramento y Mario Andretti obtiene por segunda vez el Campeonato Nacional (USAC)

El domingo 23 de octubre ppdo. Dick Atkins celebró el primer aniversario de su debut en la categoría CAMPEONATO, obteniendo la victoria en las 100 MILLAS de Sacramento, y, paralelamente, Mario Andretti logró el título nacional por segunda vez consecutiva.

Justamente, Atkins cumplía un año de su debut en la misma pista de 1 milla de perímetro de la citada localidad californiana. Atkins no pudo festejar en mejor forma el acontecimiento, y por su parte Andretti, el pequeño triestino nacionalizado, tuvo una tarde de amargura y alegría combinadas. Iniciada la prueba que tenía una bolsa de 27.135 dólares, Andretti tomó la vanguardia al cumplirse casi la tercera parte del recorrido, y la mantuvo hasta la vuelta 96ª, cuando le sobrevinieron problemas mecánicos en la transmisión. Tal inconveniente lo relegó al 10º lugar en la clasificación de las 100 MILLAS, pero fue suficiente la colocación para conquistar virtualmente su 2º CAMPEONATO NACIONAL consecutivo.

Jim Mc Elreath finalizó en séptimo lugar y logró 60 puntos para totalizar hasta el momento 2.150, contra 2.670 de Andretti. Pero como la última competencia de la categoría —llevada a cabo el 20 de noviembre en Phoenix y de la cual no tenemos todavía los resultados— otorgó 400 puntos al vencedor, ellos no fueron suficientes para que alguien (incluido Mc Elreath) pudiera alcanzar a Mario Andretti. De todos modos, en el momento en que el lector tiene en sus manos la revista, el corredor triestino es Campeón con todas las de la ley.

Atkins partió en tercera posición con respecto al lote, tomando la vanguardia y siguiéndolo el vencedor de las pruebas clasificatorias Don Branson. Pero ello duró solamente un giro, hasta que Branson se adueñó del comando y lo mantuvo durante 30 vueltas. Atkins nunca estuvo más atrás del 3er. lugar, y en la última parte de la carrera dio batalla al Campeón, manteniéndose a su rueda y aprovechando el momento de la falla mecánica de su coche para quedarse con la posición de privilegio.

Atkins fue seguido en la meta por Chuck Hulse, Larry Dickson, Don Branson, Bobby Unser, Gred Weld, Mc Elreath, Bud Tingelstad, Art Pollard, Andretti, George Snider y Bob Tattersall.

Mario Andretti ingresa al club de los exclusivos

Al defender exitosamente este año su título de Campeón Nacional de los Estados Unidos (USAC), el triestino nacionalizado Mario Andretti ha resultado el séptimo hombre en la historia del automovilismo del país del norte que logra dos Campeonatos consecutivos, y el segundo desde que fiscaliza la actividad el United States Auto Club.

La serie la inició Tommy Milton conquistando el título en 1920 y 1921. Luego fue Louis Meyer, en 1928-29. Le siguió Rex Mays en 1940-41. Ted Horn logró la corona en tres oportunidades seguidas: 1946-47-48. Jimmy Bryan fue el primero en la historia del USAC: 1956 - 1957. Anthony J. Foyt lo hizo dos veces: 1960-61 y 1963-64, resultando el primer cuádruple campeón norteamericano.

A diferencia del año pasado cuando resultó tercero en las 500 Millas de Indianápolis y logró allí 700 puntos, ganando luego sólo una carrera, este año Mario Andretti no obtuvo puntos en las "500", pero consiguió 4 victorias consecutivas del calendario, y luego otras tres más.

Hasta la 13ª prueba de la temporada, Andretti había triunfado en Langhorne (100 Millas), Atlanta (300 Millas), en el Gran Premio de 150 Millas de Hoosier, en las 200 Millas de Milwaukee, en las 100 Millas de Hoosier y en las 200 Millas de Trenton. Además resultó cuarto en otra prueba de 150 Millas en este mismo último lugar y segundo en las 100 Millas de Springfield. En otras cuatro pruebas: Phoenix 150, en las 500 Millas de Indianápolis, en Langhorne 150 y en Du Quoin, se clasificó respectivamente 12º, 18º, 21º y 15º, sin lograr allí puntos para el Campeonato.

No tenemos hasta el momento información del resultado de la última prueba corrida ya en Phoenix (200 Millas), pero las posiciones del Campeonato al 24 de octubre pasado, con el título asegurado para Andretti, eran las siguientes:

Mario Andretti	2.670	Pts.
Jim Mc Elreath	2.150	,,
Gordon Johncock	2.050	,,
Don Branson	1.135	,,
Joe Leonard	1.075	,,
Chuck Hulse	1.030	,,
Bobby Unser	970	,,
Al Unser	940	,,
Billy Foster	910	,,
Bud Tingelstad	870	,,
Dick Atkins	815	,,
A. J. Foyt	775	,,

Viaje de directivos de la firma Purolator

El Sr. Luis Baldner, gerente de ventas de Purolator Argentina SAIC, viajó a Mendoza, en tanto que el inspector de ventas de la firma, Sr. Enrique Maseri, visitó Bahía Blanca. Ambos viajes corresponden a tareas de inspección, coincidentes con la gran campaña de promoción de ventas de la empresa.

TECNICAS

NOTAS DEL SERVICIO DE CHAMPION

Los platinos muestran la necesidad de un posible servicio

El carbón en los platinos del distribuidor conduce no solo a fallas de encendido en las bujías, sino también puede causar fallas completas de ignición.

Así, cuando se hallan platinos sucios de carbón, no sólo es suficiente instalar unos nuevos. También, debe tratarse de encontrar la causa de la carbonización y corregirla.

De acuerdo a lo que dicen los Ingenieros de la Compañía de Bujías CHAMPION, los depósitos de carbón sobre los platinos resultan de ciertas condiciones anormales localizadas en otra parte, aparentemente sin relación. He aquí algunas de las posibles causas:

1) La obstrucción de la tapa de ventilación del tubo de llenado de aceite puede crear demasiada presión en el cárter, de manera tal que los vapores o aún el mismo aceite sean forzados al cuerpo del distribuidor. Esto puede ocurrir aún cuando los cojinetes y retenes del eje del distribuidor estén en relativas buenas condiciones.

2) Si el filtro del tubo de descarga y ventilación del cárter resulta obstruido, la excesiva presión puede también forzar el aceite o los vapores al interior del cuerpo del distribuidor. (Muchos coches incorporan un filtro en el tubo que debe quitarse y atenderse periódicamente).

3) La sobrelubricación o el uso de lubricantes con un demasiado bajo punto de vaporización en el compartimiento de la excéntrica del distribuidor puede llevar a la carbonización de los platinos. Ocurre lo mismo con la sobrelubricación del mecanismo de avance del distribuidor, o las placas del ruptor.

4) Tocando los platinos con dedos aceitados o engrasados durante su instalación, puede ser perjudicial, a menos que se limpien aquéllos cuidadosamente, con un frotado eficiente.

Los ingenieros de CHAMPION señalan que cualquiera de las condiciones antes apuntadas pueden ser causa de la acumulación de aceite en los platinos. Las condiciones térmicas de la tapa del distribuidor promueven la carbonización del aceite. Entonces, cuando se encuentran platinos carbonizados, hay que investigar la probable causa. Unos pocos minutos de mantenimiento preventivo pueden evitar los problemas.

Qué hacer cuando salpica ácido

La solución ácida de la batería puede entrar en contacto con la ropa, piel u ojos, accidentalmente. He aquí lo que debe hacerse para minimizar su efecto perjudicial:

1º) Quitarse inmediatamente cualquier ropa sobre la cual salpicó el ácido.

2º) Si el ácido entró en contacto con la piel, enjuague la parte afectada con agua corriente durante 10 ó 15 minutos.

3º) Si hubo salpicadura en los ojos, mantenga abiertos los párpados, dejando caer un suave chorro de agua sobre los ojos durante 10 ó 15 minutos. Consulte a un especialista inmediatamente. NO USE CUALQUIER MEDICACION o COLIRIO, sino lo que prescriba el médico.

Para neutralizar las salpicaduras de ácido sobre el piso pueden usarse cualquiera de las mezclas siguientes:

—Medio kilo de bicarbonato de sodio en cuatro litros de agua.

—Medio litro de amoníaco de uso casero en cuatro litros de agua.

Los limpiaparabrisas pueden interferir con la radio del coche

Una descarga a tierra inapropiada de los limpiaparabrisas eléctricos de dos velocidades puede interferir con la recepción de la radio del automóvil, informan los Ingenieros de la Compañía de Bujías CHAMPION.

Si Ud. encuentra esta condición, desconecte el cable de tierra de la batería e instale un cable de alambres de calibre 14 entre la placa de la llave del motor del limpiaparabrisas y la armadura de montaje. Luego reconecte el cable de la batería.

Dos preguntas y una razón

1ª Cuando cambió por primera vez las válvulas originales de su automotor, cuántos km. había recorrido?: 100.000 km., 150.000 km., 200.000 km., o más?

2ª Las válvulas que puso en su reemplazo, cuánto le rindieron? 50.000 km., 30.000 km., 20.000 km., o menos?

Si esto último le sucedió, la razón es:

El no haber usado válvulas THOMPSON

Producidas por la mayor fábrica de válvulas de la Argentina bajo las mismas normas de calidad que en los Estados Unidos y Europa bajo licencia de Thompson Ramo Wooldridge Inc. (ahora T. R. W. Inc.) de los Estados Unidos, habiendo sido adoptadas en su equipo original por Citröen Argentina S. A., Deca Ind. y Com. S. A., Chrysler Fevre Argentina S. A., Ford Motors Argentina S. A., General Motor Argentina S. A., Industrias Kaiser Argentina S. A., John Deere Argentina S. A., Perkins Argentina S. A., Rheinstahl Hanomag Cura S. A., Siam di Tella Automotores S. A., Fiat Someca Concord S. A. I. C.

FABRICANTES DE AROS DE PISTON, VALVULAS, VARILLAJE Y EXTREMOS DE DIRECCION, ROTULAS DE SUSPENSION Y ASIENTOS DE VALVULAS

Thompson Ramco Argentina S.A.I.C.F.

FERREYRA - CORDOBA

BAJO LICENCIA Y SUPERVISION DE THOMPSON RAMO WOOLDRIDGE INC. *(Ahora,* **TRW** INC.) DE EE. UU.

DISTRIBUIDORES: GOFFRE, CARBONE Y CIA. S.A.C.I. - WILL L. SMITH S.A.C.I. - CADMA S.A.C.I.F.

TURISMO ZONAL en San Carlos Centro

MARIO SEBASTIÁN

Prevalecieron: Crespo, Sapino, Sansón y Astegiano. Campeones: Grossi, Prono, Bernal y Astegiano.

La carrera más emocionante de la tarde: Categoría "C". Allí "pelearon" ardorosamente los cuatro participantes (todos con Fiat 1.500); finalmente se impuso con estilo impecable el representante de Gálvez, Roberto Sansón

Con la reunión del 20 de noviembre ppdo. llevada a cabo en San Carlos Centro, finalizó la disputa del campeonato zonal para coches de paseo de industria nacional (standard exterior y preparación libre en la parte mecánica) que, con discreto éxito (en la faz competitiva) propició el Automóvil Club Santa Fe. Por ser éste el primer año de actividad legalizada, no estuvo mal. Su estructura reglamentaria responde a principios claros y concisos, a efectos de evitar problemas derivados de infracciones técnicas. Sin embargo, las distintas justas que dieron forma a este certamen no alcanzaron el nivel previsto. ¿Por qué? Simplemente porque el número de participantes jamás llegó a cifras considerables, salvo en algunas programaciones donde se incluyó como final de fiesta una "carrerita" entre todas las categorías, que tuvieron la virtud de arrimar la emoción derivada del andar de muchos coches en pista. Y eso fue, precisamente, lo que faltó en las diversas pujas por clases: **participantes!!!** Hubo sí, varios que fueron asiduos concurrentes, pero la gran mayoría actuaron esporádicamente y cuando estaban unos faltaban otros... y con tres o cuatro máquinas en el circuito, aunque la lucha sea pareja (como en la generalidad de los casos ocurrió) no alcanza para satisfacer plenamente a los aficionados. Claro que esto no debe imputárselo a la institución organizadora (A. C. S. F.) ni a las que eventualmente auspiciaron fechas. Demasiado hicieron por sustraer de las calles a los "picadores" y volantes en potencia que existen en todos los conglomerados humanos, brindándoles la tan ansiada oportunidad, pero aquellos no respondieron en la medida esperada. Pensamos que este signo ($) tiene mucho que ver en el asunto... Uno o dos lances se lo "tira" cualquiera, pero más, ya significa entrar de lleno a una actividad evidentemente cara, pese a los esfuerzos por abaratarla.

Y San Carlos Centro no fue la excepción. Para colmo, varios pilotos de prestigio (Héctor Prono y "Cacho" Perales, entre otros) rompieron en el entrenamiento y/o pruebas de clasificación previo. Muy lindo y bien preparado el escenario presentado por el Club Argentino local. Mucha arboleda en sectores no peligrosos y disfrutando de ella, un público bastante numeroso. En la Clase "A" Oscar Crespo aprovechó muy bien la agilidad de su veloz De Carlo y en la ronda inicial ya aventajaba notablemente a un Luis Grossi (Fiat 600) que hacía todo lo posible por contrarrestar aquella virtud. Como ambos manejaron al centímetro, lógicamente prevaleció el mejor montado (por lo menos esta vez). Tanto en la B como en la D, las ausencias de Prono y Perales, respectivamente, quitaron expectativa, pues hubiera sido muy interesante ver si el novato Arcadio Sapino y Guillermo Hoffmann (ex vice campeón argentino de motociclismo en 500 c.c.) ambos con AU, se hubieran desplazado con la solvencia que lo hicieron frente a la presencia del "capo" de la categoría, H. Prono. De todas maneras los dos citados brindaron un excelente espectáculo hasta poco antes de finali-

...ero una vez más" ... título: "FIAT
Texto: A los triunfos de ROBERTO PEDELABORDE en Villa María y de MIGUEL ANGEL GALLUZZI, en el Autódromo Municipal, se agrega el de Nasif Estéfano en Capilla del Monte

fiat 1500

DONDE EL CAMINO EXIGE, FIAT RESPONDE

Nuevo Triunfo del FIAT 1500 c

PERGAMINO Bs.As. (Corresp.) Resultó interesantísima la jornada automovilística reservada para coches de Turismo Mejorado. Fué ganador absoluto ROBERTO J. PEDELABORDE, quien al volante de un FIAT 1500 C, resultó el corredor más veloz de esta competencia. Pedelaborde alcanzó un promedio de 137.062 Km. por hora.

REAFIRMACION DE CALIDAD FIAT

el 1500 gran clase

1º en CARLOS PAZ
SEMANA DE LA VELOCIDAD

1º absoluto fiat 1500 en el gran premio categoría C

El FIAT 1500 en la Clasificación General

1° 674 A. Rodríguez Larreta
2° 652 Alfonso Marín
3° 700 E. Rodríguez Canedo
4° 546 Héctor A. Ninona
5° 654 Rodolfo D'Apice
6° 660 Angel E. Di Nesio
7° 714 Jorge Ahumada
8° 718 Selim Kesen
9° 632 Ricardo Carranza
10° 582 M. Estebanez

1º EL fiat 1500 CONDUCIDO POR RODRIGUEZ CANEDO

gana en el Autódromo las Cien Millas Nafta Super YPF

Bueno en cualquier terreno!

A 166 Km/h (PROMEDIO)
EN LOS CAMINOS DEL CHACO
1º Roberto Pedelaborde
1º Eduardo Rodriguez Canedo
1º Carlos Reutemann
fiat 1500 c

GRAN PREMIO DIA DE LA BANDERA

Organizado por el Moto Club Argentino en el Autódromo

1º "Don Segundo Sombra"

Ganó la categoría C estableciendo el récord de la vuelta

al frente fiat 150

EN LA VUELTA DEL NOROESTE
MECANICA NACIONAL y en su categoría 1º ABSOLUTO
CARLOS REUT
PROMEDIO: 115,30

CARLOS y AMERICO CRO

VICTORIA DEL EQUIPO DE

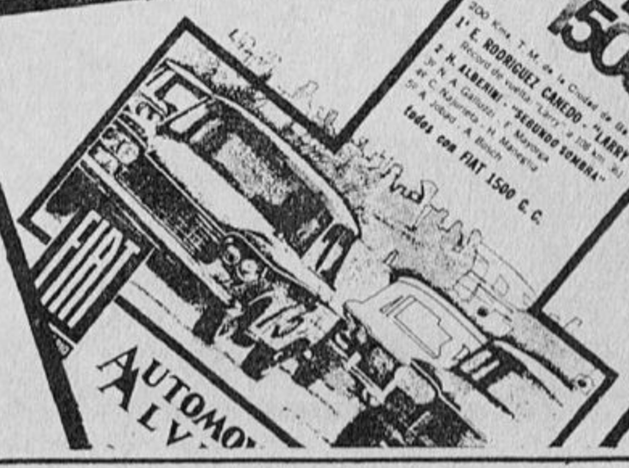
GRAN PREMIO Fiesta Nacional del Olivo

el 1500 gran clase

1º en la Clasificación General (Fabricación Nacional)
Eduardo Rodriguez Canedo
2º Fernando Arana

rotunda superioridad de fiat 1500

200 Kms. T. M. de la Ciudad de Bs. As.
1º E. RODRIGUEZ CANEDO - "LARRY" Record de vuelta "Larry" 2'08 km. 8
2º H. ALBERINI - "SEGUNDO SOMBRA"
todos con FIAT 1500 C. C.



AUTOMO ALV

Momentos antes de iniciarse una prueba, vemos al binomio campeón del Campeonato Rosarino de Regularidad, Alfredo Ibañez (der.) y Miguel Costa (izq.). Ambos proceden de Río IV, lo mismo que Fabián Costa que los acompaña en la nota gráfica y que también es campeón 1966 de aquella ciudad cordobesa. Ocuparon las restantes posiciones de privilegio del torneo organizado por el Club Regularidad Rosario, Jorge Ricci, Dr. Jorge L. Rainoldi, Roberto Mosquera - Eduardo Rosales y Alberto Wili - Susana B. de Wili

Wagner Lockheed

Marcas Registradas

FLUIDO Y REPUESTOS PARA FRENOS

Superan ampliamente todas las normas establecidas de rendimiento, duración y seguridad. Wagner Lockheed es un verdadero símbolo de seguridad en frenos.

FRIC-ROT Gabriel

AMORTIGUADORES

Reforzados, seguros y eficientes. Diseñados para satisfacer las exigencias del servicio más severo. Fabricados en la Argentina bajo licencia y asociación de The Gabriel Co., Cleveland. E.U. de A.

CINTAS PARA FRENOS Wagner Lockheed CoMaX

Fabricadas ahora en la Argentina con licencia y bajo control técnico de la Wagner Electric Corp., U.S.A. Sobresalientes por su calidad, uniformidad y larga duración.

REPUESTOS DE CALIDAD para automóviles y camiones

3 AMORTIGUADORES EN 1

Distribuidores CADMA S. A. Comercial Industrial y Financiera

Viamonte 1430 Buenos Aires

TURISMO ZONAL

(Viene de Pág. 22)

zar, donde aflojó Hoffmann por deficiencias de frenado. Otro tanto podemos señalar de la "D", donde Astegiano "corrió solo". Creemos que la participación de Perales hubiera "sembrado de piedras" ese camino. No obstante, el ganador reveló encontrarse, tanto él como su Falcon Futura, en su mejor día, por cuanto en la última serie (todas las Clases juntas) también manifestó amplia superioridad. En tercer término se realizó la categoría "C" donde no hubo otra marca que el Fiat 1.500. Fue lo mejor de la tarde. Caminaron en tándem los cuatro participantes y recién sobre el final se aclaró el panorama a favor de un Roberto Sansón inspirado.

RESULTADOS FINALES

Circuito: De tierra, con una cinta pavimentada de 3 metros de ancho en la recta principal, de 1.650 metros de perímetro.

Organizó: Club Argentino de San Carlos Centro.

Clase "A" (hasta 700 c.c.) - 10 vueltas 16,500 km.

1º) Oscar Crespo, De Carlo 700, 13m. 14s. 4/5, promedio: 76,760 kmph.; 2º) Luis Grossi, Fiat 600, 13m. 26s. 2/5; 3º) Guillermo Cabello, De Carlo 700.

Clase "B" (de 701 a 1.150 c.c.) 12 vueltas - 19,800 km.

1º) Arcadio Sapino, Auto Unión, 15m. 01s. 3/5, promedio: 79,570 kmph.; 2º) Guillermo Hoffmann, Auto Unión, 15m. 29s. 2/5; 3º) Carlos Martínez, Renault-Dauphine.

Clase "D" (de 1.151 a 1.600 c.c.) 15 vueltas - 24,750 km.

1º) Roberto Sansón, Fiat 1.500, 18m. 29s. 2/5, promedio: 84,060 kmph.; 2º) Raúl Bernal, Fiat 1.500, 18m. 57s.; 3º) Cándido Balma, Fiat 1.500.

Clase "D" (de más de 1.600 c.c.) 15 vueltas - 24,750 km.

1º) Hugo Astegiano, Ford Falcon Futura, 18m. 20s. 3/5, promedio: 84,560 kmph.; 2º) Santiago Stiefel, Ford Falcon, 19m. 18s.; 3º) Eduardo Zapata, Chevrolet Super.

POSICIONES FINALES DEL CAMPEONATO

Clase "A"

1º)	Luis Grossi	47 Pts.
2º)	Jorge Baialardo	19 „
3º)	Diego Sosa	13 „
3º)	Oscar Crespo	13 „
5º)	Kluz Reckzieg	11 „

Clase "B"

1º)	Héctor O. Prono	52 Pts.
2º)	Arcadio Sapino	12 „
3º)	Carlos Martínez	10 „
4º)	Jorge Balangione	8 „
4º)	"El Indio"	8 „
4º)	Raúl De Ponti	8 „
4º)	Omar Garnedo	8 „
4º)	Guillermo Hoffmann	8 „

Clase "C"

1º)	Raúl Bernal	44 Pts.
2º)	Néstor Perren	29 „
3º)	Roberto Sansón (*)	29 „
4º)	Cándido Balma	16 „
5º)	Héctor Mattei	11 „

Clase "D"

1º)	Hugo Astegiano	54 Pts.
2º)	Eduardo Zapata	28 „
3º)	"Cacho Perales"	21 „
4º)	Francisco Cuesto	18 „
5º)	Beck Stiefel	8 „

(*) Menor cantidad de primeros puestos.

TODO
EL TIEMPO
DEL
AÑO

SANTA FE

GROSSI los vende...
y GROSSI los atiende

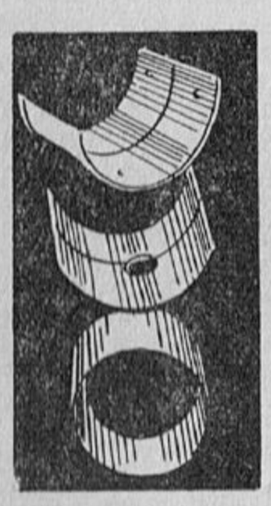
FORD T
SEMIPREPARADO, SE
VENDE

Block Ford T rectificado. Cigüeñal Ford B. Bielas Ford B. Pistones Ford A. Chasis Ford T suspensión delantera independiente (eje cortado). Diferencial reformado para mazas Ford 38.

INFORMES:
CARLOS DELTIN
LAS TOSCAS (Pcia. Santa Fe)

"EL EMPORIO
DE LAS VALVULAS"

BELCAR S.R.L.
AV. CORRIENTES ESQ. SALTA
TEL. 49103 ROSARIO



especialistas
EN COJINETES
DE BIELAS Y BANCADAS
BUJES DE ARBOL DE LEVAS

PARA AUTOMOVILES
CAMIONES
TRACTORES
COSECHADORAS

Rimco
IMPORTADORES DE REPUESTOS AUTOMOTORES
RIMADA HNOS.
CASA CENTRAL: CORRIENTES 402 · T. 43892 - 28494
SUCURSAL Nº 1 - ZONA SUR
SAN MARTIN 2098 esq. CERRITO · T. E. 85006
ROSARIO

LA CAMISA
AMIGA DE SU MOTOR

PARA
AUTOMOVILES
CAMIONES
MICROMOTORES
TRACTORES
MOTORES DIESEL

FUNDICIONES SANTINI S. A.
PIEDRAS 447 T. E. 34-5092 BUENOS AIRES

REPUESTOS PARA TRACTORES
Concesionarios
INTERNACIONAL HARVESTER
JUAN C. GRASELLI
CORRIENTES 194 · TEL. 45012 · ROSARIO

REPARACION DE AMORTIGUADORES
SUSPENSIONES
TRABAJOS GARANTIZADOS
SEGUNDO
SALATIN
SUB AGENTE FRICROT Gabriel
MORENO Y SALTA TEL 28994 ROSARIO

MECANICA
BROSUTTI
TODO
para el AUTOMOTOR
RECTIFICACIONES - REPUESTOS
PASAJE J. R. RODRIGUEZ 3541
SANTA FE

AMORTIGUADORES
MONROE
SUAVES
DE LARGA VIDA
CONCESIONARIOS EN SANTA FE
ANTONIO CRESPI
SUIPACHA 2735
TEL. 35396 - 33826
SEMAR S. A.
RIVADAVIA 3153/55
TEL. 31071 - 33265

CERRAJERIA DEL AUTOMOVIL
FABRICA DE HERRAJES PARA
AUTOMOTORES IMPORTACION

CASA LINARES S.A.
BULNES 2180 · T. E. 83-1224 y 80-2729 · BS. AS.
TALLER de REPARACIONES - BULNES 2085 - T. E. 83-4875 - CAPITAL FEDERAL

100 MILLAS desquite del Gran Premio

FRANCO: y no lo conocía...

Notas: JUAN C. FORNÉS

Sí. Si no recordamos mal, y creemos que no, este jovencito, Oscar M. Franco (hijo), es la primera vez que compite en el Autódromo. El lo dijo. Y es cierto, pues no lo vimos en ese escenario en ninguna otra oportunidad. Pero el asunto es otra cosa. Excepto el circuito perimetral, que podría llamarse fácil, los demás trazados del Autódromo sin ser peligrosos en extremo, tienen sus cosas —de hecho todas las pistas la tienen— que para el manejo los hacen muy, pero muy atrayentes, amén de nada fáciles. Y menos para los que por primera vez van a presentarle guerra a los "**capos**" de una de las categorías que gozan de mayor densidad de buenos conductores, cual es la que está en el litro seiscientos de cilindrada.

Pero he aquí, que Franco sale a pelear un triunfo con hombres de elevado nivel como lo son Rodríguez Canedo, Najurieta, Copello, Arana, Ruesch y otros. Y les gana. Y les gana, no calculando, no pegándose a la cola de los demás y ver que pasa, no especulando. No. Se los lleva por delante y "**tira**" él. Y cuando un Canedo, en la serie, y por momentos en la final lo supera, Franco no resigna ni un milímetro de acelerador y economiza frenos al máximo.

Así ganó Franco. Sin irse una vez al pasto. Por tomarle la mano tan rápido y con tanta consistencia a éstos circuitos, aquél se parece a otro as de los 1.500: Reutemann. De los demás, ya sabemos mucho. Najurieta; **un maestro**. Ya lo era cuando tenía su famosa Ferrari de 5 litros. El atenuante era entonces la gran potencia de su auto, y los éxitos por él logrados, no pocas veces eran mal atribuidos a su coche. Cualquier máquina que condujo contó con la pureza de su estilo. Ahora, luego de una larga ausencia, lo está demostrando con un Fiat que no es de los más veloces. En cuanto a Canedo, cada vez sorprende más. Desde hace tiempo **es**. Pero en los últimos tiempos está dando en este tipo de pruebas mucho más. Cuando logre un poco más de equilibrio **en el espacio que existe entre el límite y un poquito más allá de éste**, será el gran piloto que con los ocho o nueve de las restantes divisiones de nuestro automovilismo deportivo habrá de constituir el gran grupo de "**los selectos**".

Muy bien Arana, mientras el Fiat caminó; excelente como siempre Ruesch, con un coche que no era el suyo —cómo será que no era que hasta el color era... ¡negro!—, se lo prestaron. Alguien, que

Pozzi obtuvo la toma de cerca. Así maneja Franco hijo

Copello y Ruesch. ¿Cuántas veces en el año ya los vimos así?

METALKROM
Una industria noble al servicio del CROMO DURO de su cigüeñal
MATRICES
ARBOL DE LEVAS
EJES INDUSTRIALES
SAN MARTIN 1811 - ROSARIO - T. E. 80827
METALKROM
E. COLON

¡¡¡NO LO PIENSE MAS!!!
REPARAMOS EN FRIO
TAPAS y BLOKS DE MOTORES
METALSOLD
SISTEMA INGLES MARCA REGISTRADA
ANEXO
SOLDADURAS ELECTRICAS
DE CIGÜEÑALES
RELLENADOS y DESVASTADOS
MENDOZA 3450 - T. E. 31603 - ROSARIO
E. COLON

La última palabra en RECTIFICACIONES de MOTORES
BALANCEO DINAMICO DE CIGÜEÑALES
DETECTOR ELECTROMAGNETICO DE FISURAS
MODERNAS MAQUINARIAS
PERSONAL TECNICO
PANERO HNOS
RECTITOR
ADHERIDA A LA CAMARA DE RECTIFICADORES DE LA PCIA. STA. FE
SAN MARTIN 1830
TELEF. TALLER 80885
GERENCIA 82998
REPUESTOS 86425
ROSARIO
E. COLON

es nuevo, que anda mucho, y que debe ser seguido en su futuro, Pino.

Ah!, nos olvidábamos de uno, un **"desconocido"** que corrió muy fuerte y **"mató"** en su serie: Eduardo Copello. ¿Lo analizamos? No ¿hace falta, cierto?

RESULTADOS GENERALES "100 MILLAS DESQUITE DEL GRAN PREMIO"

Organización: APAT y Club de Regularidad del Interior.

Circuito: Nº 9 del Autódromo Municipal del Parque Alte. Brown de 3.413,66 m. de extensión.

CLASIFICACION

Primera Serie - 10 Vueltas - 34,136 Km.

1º) Oscar Franco, con Fiat 1500, en 19m.53s.7/10, a un promedio de 102,950 Km./ph.; 2º) Jorge Ahumada, Fiat 1.500, 20m.4s.2/10; 3º) José Fittipaldi, Auto Unión, 21m.07s.7/10; 4º) César Gimeno, Renault 1093, 21m.08s.4/10; 5º) Eduardo Rodríguez Canedo, Fiat 1.500, 21m.11s. 7/10; 6º) Fernando Arana, Fiat 1.500, 21m. 15s.; 7º) Jesús M. Trento, Fiat 1.500, 21m. 33s.6/10; 8º) Roberto Sáenz, Peugeot 403, 21m.45s.7/10; 9º) "Perry Mason", De Carlo, 20m.14s.4/10, para sólo 9 circuitos, y 10º) Miguel Cebrián, Isard 1.204, 20m.26s. 8/10, e igual vueltas que el anterior.

Record de vuelta: Eduardo Rodríguez Canedo, en la 10ª, en 1m.55s.1/10, a un promedio de 106,760 km./ph.

Segunda Serie - 10 Vueltas - 34,136 Km.

1º) Eduardo Copello, con Renault 1093, en 19m.58s.3/10, a un promedio de 102,555 kmph.; 2º) Carlos Ruesch, Renault 1093, 20m.7s.8/10; 3º) Osvaldo Peña, Renault 1093, 20m.43s.; 4º) Gerardo Soler, Fiat 1500, 20m.46s.8/10; 5º) Jorge Rampi, Fiat 1500, 20m.48s.2/10; 6º) Mario Domisio, De Carlo, 20m.27s.4/10, para sólo 9 circuitos recorridos; 7º) Héctor Deberardino, Renault 1093, 21m.13s.2/10; 8º) Eduardo Pino, Fiat 1500, 21m.13s.7/10; 9º) César Fernández, De Carlo, 21m.45s.5/10, y 10º) José Graciano, Isard 700, 21m.48s.7/10, todos con sólo 9 vueltas cumplidas.

Record de vuelta: Eduardo Copello, en la 3ª, en 1m.55s.1/10, a un promedio de 106,760 kmph.

Final a 45 Vueltas - 153,614 km.

1º) Oscar Franco, con Fiat 1500, en 1h.28m.27s.9/10, a un promedio de 104,186 kmph.; 2º) Jorge Ahumada, Fiat 1500, 1h.29m.27s.3/10; 3º) Eduardo Pino, Fiat 1500, 1h.28m.49s.5/10, para sólo 44 vueltas; 4º) Carlos Ruesch, Renault 1093, 1h.30m. 5s.6/10, e igual vueltas que el anterior; 5º) César Gimeno, Renault 1093, 1h.29m. 33s.2/10, y sólo 43 vueltas; 6º) Jesús M. Trento, Fiat 1500, 1h.29m.27s.4/10, para 42 vueltas; 7º) José Fittipaldi, Auto Unión, 1h.30m.25s.6/10, e igual vueltas que el anterior; 8º) "Perry Mason", De Carlo, 1h.29m.18s.3/10, para 40 vueltas; 9º) Mario Domisio, De Carlo, 1h.28m.46s.6/10, para 39 vueltas; 10º) César Fernández, De Carlo, 1h.29m.54s.2/10; 11º) Héctor Deberardino, Renault 1093, 1h.29m.54s. 4/10, ambos con 39 vueltas; 12º) Eduardo Rodríguez Canedo, Fiat 1500, 1h.21m.1s. 5/10, para 38 vueltas; 13º) Roberto Sáenz, Peugeot 403, 1h.20m.27s.9/10, para 36 vueltas; 14º) Rafael Cosentino, Isard 700, 1h.28m.53s.5/10, e igual vueltas que el anterior, y 15º) José Graciano, Isard 700, en 1h.29m.45s.7/10, y con sólo 34 vueltas cumplidas.

Record de vuelta: Eduardo Rodríguez Canedo, en la 7ª, en 1m.52s.3/10, a un promedio de 109,431 kmph.

* * *

"Después del Gran Premio... ...Turismo en 25 de Mayo"

RESULTADOS GENERALES

II VUELTA CIUDAD 25 DE MAYO 13/11/66

Organización: 9 de Julio Automóvil Club.

Circuito: de 14,98 km. de extensión de terreno mixto.

División "A" - Hasta 700 cm3.

1º) Raúl Becco, De Carlo, 1h.19m.28s.7.; 2º) Carlos Grossi, De Carlo, 1h.19m.58s.7; 3º) Juan Carlos Gallo, De Carlo, 1h.20m. 35s.1; 4º) Rogelio Scaramella, De Carlo 1h.22m.25s.5; 5º) Pablo Del Federico, De Carlo, 1h.22m.23s.

Promedio del Ganador: 113,089 kmph. **Record de vuelta:** Raúl Becco en la 2da. con 7m.54s.9 a 113,556 kmph. **Se clasificaron además:** Mario Ponisio, De Carlo Norberto Roth, N.S.U. SP.; "Klear", De Carlo; Pedro Medina, De Carlo; Carlos Fenoglio, De Carlo; Lorenzo Iturralde, De Carlo, y Heriberto Estebánez con De Carlo; todos con 10 vueltas. También: Humberto Hulfman, De Carlo; José Rillo, con De Carlo; José Vives, De Carlo, Juan Sampayo, De Carlo; Ariel Miguéz, De Carlo; "Tony Ram", De Carlo; Oscar Cetra, De Carlo; César Fernández, De Carlo y Angel Dinolfo, De Carlo, todos con 9 vueltas. Terminaron después: Francisco Vázquez, De Carlo; José R. Graciano, Isard 700; y Miguel Scofoni, Isard 400, con 8 circuitos. Arribaron últimos: Ferreyra-Taruselli con De Carlo y "Eduardo", Isard 700, ambos con 7 giros.

No largaron: 4 máquinas. **Abandonaron:** 13 coches.

División "BC" - De 701 hasta 1150 cm3.

1º) Eduardo Copello, Gordini 1093, 1h. 28m.22s.5; 2º) Antonio Noves, Auto Unión, 1h.29m.49s.4; 3º) Emilio Parisi, Gordini 1093, 1h.29m.57s.7; 4º) Alberto Depego, Gordini 1093, 1h.32m.05s.; 5º) Julio Gini, Auto Unión, 1h.32m.08s.6.

Promedio del ganador: 122,413 kmph. **Record de vuelta:** Copello en la 2da. 7m.10s.7 a 125,413 kmph. **Se clasificaron además:** "Tala", Auto Unión; Carlos Stingo, Auto Unión y Juan Queheille, Auto Unión, todos con 12 circuitos. También clasificáronse: Angel Malpezzi, Auto Unión, con 11 vueltas; Hellmut Kupozit, Auto Unión y Ernesto Pierángelo con Auto Unión, ambos con 10 giros. Y por último, el (16) de Héctor Luis Gradassi con Auto Unión y 9 vueltas. **No largaron:** 5 máquinas.

NOTICIERO
del Comercio y la Industria Automotor

CAMARA DE RECTIFICADORES DE SANTA FE. Mesa directiva de la asamblea: (Izq. a der.) José Michelini, vocal; Juan F. Secco, presidente; Vicente Ominetti, secretario y Sr. Stoisa, secretario rentado

"DIA DEL RECTIFICADOR", EN ROSARIO

El 12 de noviembre, se festejó en Rosario el "Día del Rectificador", programado por la Cámara de Rectificadores de Motores de la Provincia de Santa Fe, siguiendo una tradición iniciada años atrás. Ese programa comprendía por la mañana Asamblea General Ordinaria, visita a la fábrica de aros "Perfect-Circle" un almuerzo ofrecido por los titulares de la empresa E. Daneri S. A., la Fiesta de Camaradería por la noche, y otros actos dispuestos en la oportunidad, y que transcurrieron todos dentro de un cálido ambiente de cordial amistad.

Fue designada la nueva Comisión Directiva de la Cámara, cuyos miembros son los siguientes: Presidente, Juan F. Secco; vicepresidente 1º, Nemesio Giuliani; vicepresidente 2º, Orlando Pron; secretario, Vicente Ominetti; pro, Américo Rolfo; tesorero, Sol Abentin; pro, José Zampino; vocales titulares, Carlos Suárez, Raúl Panero, José Michelini, Jesús Pérez, Tomás Sureda, Héctor Ribotta, Juan B. Milesi y Hugo Montequin; vocales suplentes, Vicente Miranda, Jorge Rivero, Ovidio Cavallini, Juan Castagno, Santiago Lamberti, Angel Castagno, Osvaldo Di Simone y Vicente Lanza; revisores de cuentas, Ivanoi Crestale y Carlos Dippe.

Encontrándose invitados especialmente dirigentes de la Federación Argentina de Cámaras de Rectificadores, se realizó una reunión especial de la entidad cuya Comisión Directiva está integrada por: Presidente, Alfredo D. Rabellino; vice 1º, Carlos A. Suárez; vice 2º, Gabriel Tavella; secretario, Alberto Herro; pro, Vicente Ominetti; tesorero, Eduardo Quirueñe; pro, Juan Barbarisi; vocales, Alejandro Posca, José Carlos Rojo, Santiago Guarnieri, Israel Jasnis, Dorino Piva, Savino Pugliese, Hugo Mikunda y Ricardo Bruera; suplentes, Luis Verdu, Francisco Ferraris, Francisco Piva, Atilio Audrito, Guillermo Gil y Pascual Putruele; Rev. de cuentas, titulares, Julio Kreiman y Domingo Nota; suplente, Adelkis Facal.

Un grupo de rectificadores, durante la visita a la planta E. Daneri S. A., fabricante de los aros "Perfect-Circle"

REUNION DE "FACRA". — En la reunión especial realizada por esta entidad federativa, se ve a los Sres. Dorino Piva, Vicente Ominetti, Carlos Suárez, Alfredo D. Rabellino, Alberto Herro, Girado, Luis Verdu, Alejandro Posca y Francisco Piva

"DIA DEL RECTIFICADOR": Cabecera de la mesa (izquierda a derecha) Julio Razzetti, Omar Daneri, Gabriel Tavella, Esteban J. Daneri, Sra. de Rabellino, Alfredo Rabellino y otros

VISITA A E. DANERI S. A.

En ocasión del agasajo realizado en el comedor del establecimiento, su presidente señor Esteban Daneri haciendo uso de la palabra, después de repetir que en ésta como en otras ocasiones anteriores había tenido el placer de estar reunido con auténticos representantes del ramo de la rectificación de motores, y entre otras cosas, dijo: "Esta nueva dependencia de la compañía expresa elocuentemente el contenido social que guía nuestros pasos, convencidos de que si la materia prima y las máquinas son importantes, más lo son todavía los hombres que, con su trabajo y su esfuerzo, hacen andar la maquinaria y convierten la materia prima en producto terminado. Este comedor, al servicio permanente del personal, simboliza, pues, nuestro reconocimiento del valor de los hombres de trabajo". Luego de otras consideraciones agregó: "El rectificador constituye la pieza clave en esa ardua tarea que es la reparación integral de un motor. Es él quién no sólo selecciona los mejores repuestos para su trabajo, sino quien con su eficiencia profesional, hace que un repuesto rinda todo lo que de él espera su fabricante".

Más adelante, continuó: "...como industrial hoy y rectificador y repuestero ayer, en un pasado que no olvidó, sé que tiene mucha importancia práctica que ustedes conozcan nuestros procesos y nuestra planta industrial, con los equipos y técnicos que la animan y la hacen vivir diariamente para la producción de aros de pistón y camisas para cilindros". Terminó diciendo, "Me estoy refiriendo, señoras y señores, al significado espiritual de esta reunión. Al hecho de que quiénes estamos todo el año trabajando juntos sin vernos —porque nosotros trabajamos junto a ustedes con los productos que fabricamos— nos reunamos para hablar de temas que nos son gratos, de cuestiones técnicas conectadas a nuestras actividades, de la realidad industrial argentina y de tantas cosas en las que derrochamos cordialmente nuestra amistad, forjada en muchos años de mutuo conocimiento y experiencias".

POR QUE **RAMCO**
SE VENDE MAS?

PORQUE SUS POSITIVAS VENTAJAS DE: ECONOMIA Y POTENCIA LO HACEN SUPERIOR A CUALQUIER OTRO ARO.

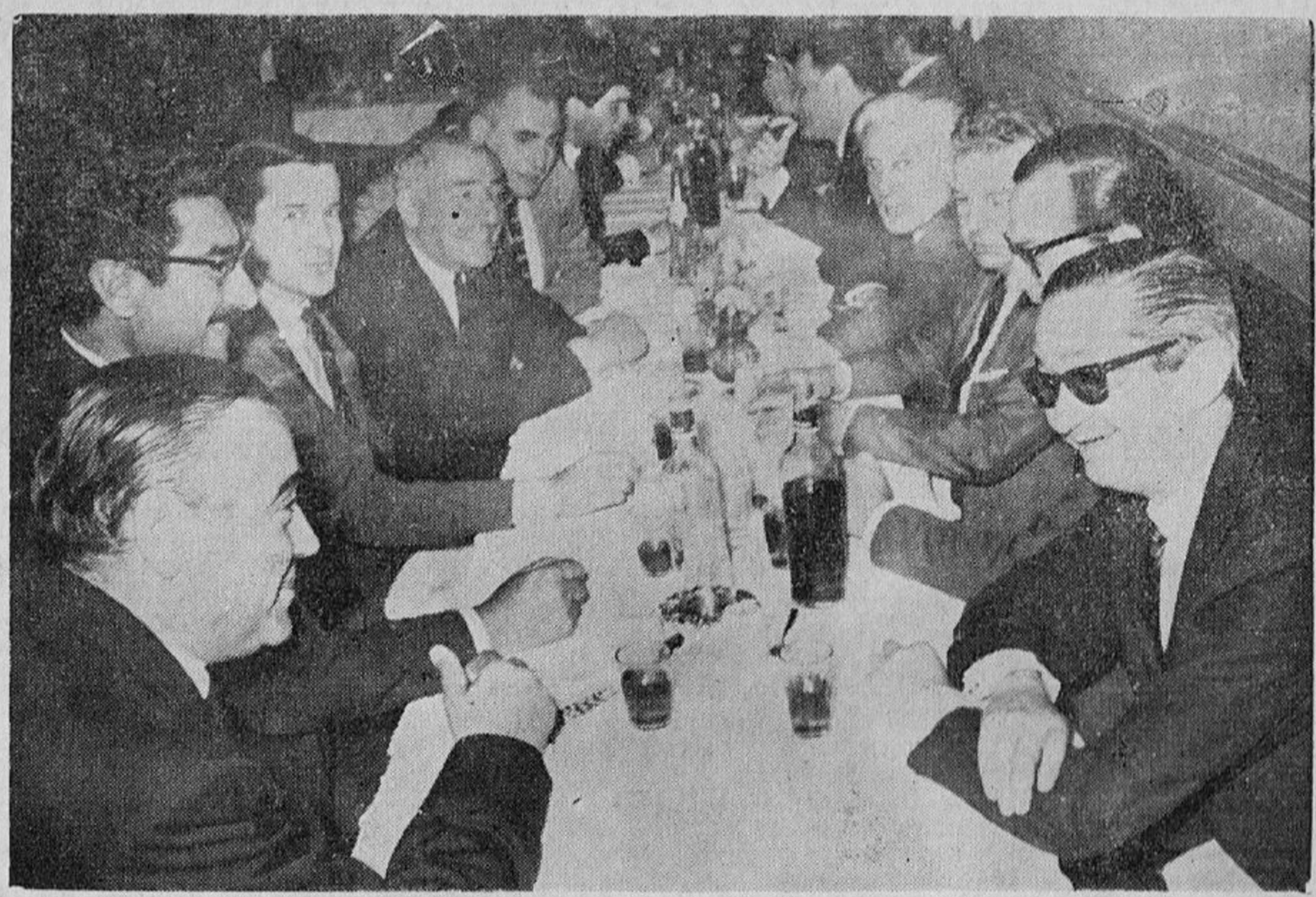
DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS

GOFFRE, CARBONE Y CIA. S.A.C.I.

VIAMONTE 1549 - BUENOS AIRES

LA ORGANIZACION MAS GRANDE AL SERVICIO DEL AUTOMOTOR

AGENTES EN TODO EL PAIS



Con todo éxito APICA (Asociación Periodistas Industria y Comercio Automotor) realizó su cena anual en honor de los funcionarios de Prensa y Relaciones Públicas de las Fábricas terminales de automotores. En esta nota gráfica vemos a los señores Bernasconi (Velocidad), Osvaldo Stigliano (Motor), Cigliutti (Ford Motor), J. C. Pérez Loizeau (Goles), Bonzi, (Velocidad) Dr. Antonio Cataldo (Velocidad), Ing. Arnoldo Lucius (El Mundo), Alfredo Parga (La Nación) y Miguel Angel Merlo (La Razón)

Más participantes de la reunión ofrecida por APICA. Aparecen los Sres. Rodríguez Zelada (Transportes), Gilberto Riega (Velocidad), Ing. Jorge Delucci (Citroen Argentina), José B. Vazeilles (Rugir de Motores) y Gordian Pieszcsek (Mercedes Benz)

Concesionarios Automotores realizaron su Segunda Convención Nacional en Mar del Plata

La II Convención de Concesionarios Automotores de la R. Argentina se realizó en la ciudad de Mar del Plata, durante 4 días.

Las deliberaciones comprendieron temas de vasta trascendencia para las actividades que desarrollan. Se iniciaron con la ejecución del Himno Nacional, hablando el presidente de ACARA, Sr. Enrique Paz Illobre. Luego el intendente Municipal, Coronel (R. E.) Pedro Enrique Martínez Garro dio la bienvenida a las delegaciones.

TEMARIO

El temario desarrollado comprendió:

Breve reseña de las actividades cumplidas entre las I y II Convenciones; consideraciones generales sobre la II Convención; Cohesión, imperativo Impostergable.

Riesgos del negocio, precauciones de carácter general, coeficientes económicos y financieros normales; desviaciones admisibles; situaciones peligrosas, resultados de encuestas a Empresas Concesionarias; consecuencias jurídicas.

Necesidad e importancia del reglamento de Concesión, sus lineamientos básicos, posición de las fábricas.

Mercado de automotores usados: estructura del parque de automotores. Cambio en los últimos años; relación de precios de automotores nuevos a usados en los últimos años; coeficiente de pérdida de valor del automotor a través de varios años; relación de precios de nuevos a usados y coeficientes de pérdida de valor del automotor en otros países; correlación entre precios usados y grado de saturación del mercado; conclusiones: la tendencia del precio de los usados en los próximos años.

Empresas concesionarias y mercado financiero: Aspectos generales, ordenamiento legal del crédito extrabancario; asimilación injustificada a las entidades financieras no bancarias.

Recaudos laborales en la comercialización de automotores; organización de una fuerza vendedora: La ley 14.546; mecanismo legal de las ventas. Ambito de operaciones de los vendedores. Comisiones-viáticos.

Los vendedores de automotores y la ley 14.546; el ámbito de operaciones de un vendedor de automotores. Comisiones y viáticos. Comisiones sobre el valor del auto usado que se reciba como parte de precio; ajuste del precio; ajuste del regimen a la venta de automotores; sistema aconsejable; reglamento y contrato-tipo para vendedores.

Contrato de trabajo y Seguridad social: La ley 16.881. Cuestión acerca de su vigencia como "ley de la Nación". Su aplicación retroactiva. La seguridad social; innovaciones que se proyectan. El programa de los equipos PASS.

En las diversas reuniones de trabajo, estos puntos fueron objeto de intensos debates y exhaustivo análisis.

Diversos oradores expusieron sus puntos de vista, en un trabajo de ritmo sumamente activo. Así el informe del Dr. Juan Alemán, del equipo técnico de ACARA, fue vivamente elogiado, siendo aprobado. Se tocaron problemas que afectan a los concesionarios: falta de repuestos en algunas ciudades; necesidad de que la convención gestionara ante las fábricas un nuevo régimen de protección a la zona y que apoyaran el precio fijo y uniforme a todos los concesionarios, para evitar diferencias en los costos de entrega; habiendo aclarado la Presidencia a cargo del Sr. Enrique Paz Illobre, que ACARA trató ese tema con las fábricas, habiendo constituido un comité permanente con las mismas.

La confección del contrato tipo, fue también vivamente debatida. Se trató igualmente un pedido de concesionarios del interior para que se solicite a la Presidencia de la Nación la revisión al actual gravamen impositivo.

Aún con el riesgo de omitir algunas cosas muy importantes, hemos destacado algunos puntos. Lo hacemos para reflejar la trascendencia de la Convención. Ella consideró un informe del equipo técnico sobre exámen del mercado de automotores usados; (leído por el Dr. Juan Alemán); y otro referido a las normas reguladoras del Banco Central, leído por el Dr. Jorge Pedro Martínez Segovia.

ACTO DE CLAUSURA

En el acto de clausura, realizado en el Hotel Provincial de M. del Plata, se escuchó el Himno Nacional, hablando el Dr. José Alfredo Martínez de Hoz, sobre las conclusiones arribadas; el presidente de ACARA, Sr. Enrique Paz Illobre; el director general de la Asociación de Fábricas de Automotores, Sr. Jorge Richard Zorraquín; el ministro de Economía y Hacienda de la Provincia de Buenos Aires, Dr. José María Dagnino Pastore.

Finalmente en el banquete de despedida, hablaron el secretario de ACARA, Sr. Eduardo S. González y el gobernador de Buenos Aires, Gral. Francisco Imaz.

Este trajo a la reunión la palabra oficial del gobierno. Señaló entre otras cosas que el Estado no debe ser un monstruo absorbente que anule o sofoque toda expresión de vida social en sus múltiples manifestaciones: espirituales, económicas, culturales, etc.

Más adelante se refirió a la necesidad de poner fin a toda estructura que distorsione la orientación del tráfico y malogre las posibilidades del desarrollo de vastas regiones bonaerenses.

Viaje del Sr. Broomfield

El Sr. George D. Broomfield, gerente de Producción de General Motors Argentina viajó a EE.UU. para participar de una conferencia de la División Ultramar de General Motors, sobre manufactura, a realizarse en el Centro de Investigación de la empresa, en Flint, Michigan y en el Centro de Entrenamiento, de Warren.

Nueva bomba de nafta

En el Club Americano (Bs. Aires), se realizó la presentación de una nueva bomba de nafta, fabricada bajo licencia, asesoramiento y control técnico de BCD, Corona P.A. de Torino, Italia.

Asistieron miembros de la firma Koval y Blanck SACIF e I, usando de la palabra el gerente general, Sr. Elías Chomnalez y el gerente de ventas, Sr. Luis Trosman.

FUE COLOCADA LA PIEDRA FUNDAMENTAL DE LA NUEVA PLANTA INDUSTRIAL DE WOBRON S.A.I.C.

En General Pacheco, a la altura del kilómetro 20,9 de la Ruta Panamericana, fue colocada la piedra fundamental de la nueva Planta Industrial de Wobron S. A. I. C., primera Fábrica Argentina de Embragues.

El acto contó con la presencia del Intendente Municipal de Tigre, coronel Augusto Rubio, quien representó al gobernador bonaerense, general Francisco Imaz; el sub director de Industrias de la Secretaría de Industria de la Nación, Ing. Gerardo Seeber, representando al titular de esa cartera, Ing. Mario O. Galimberti; el secretario de Obras y Servicio Públicos de Tigre, Ing. René Bauler; el senador Ernst Falkenheim, presidente del C. Administrativo de Fichtel y Sachs A. G. cuyas licencias de fabricación posee Wobron; delegaciones de empresas vinculadas a Wobron, miembros del directorio y ejecutivos de esta firma, representantes de la prensa, etc.

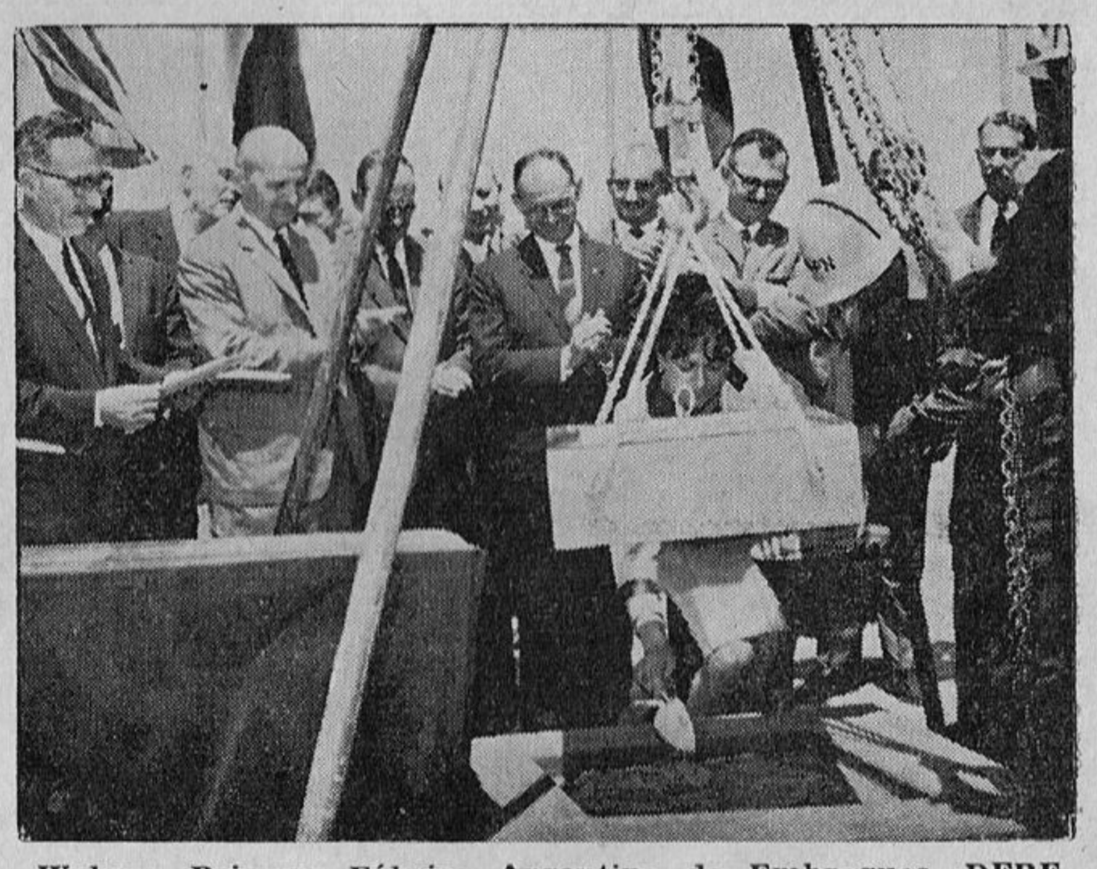
El presidente de Wobron, Ing. Julio Broner, habló para destacar la significación del acto, señalando que ello representaba una reafirmación de la línea de conducta francamente optimista frente al país, de la empresa.

Posteriormente la firma ofreció un almuerzo a los periodistas al que asistieron también autoridades presentes en la reunión que cronicamos. A los postres habló el Dr. Jorge Rubinstein, director secretario de Wobron, quien trazó una emotiva historia de los quince años de vida de la empresa, destacando la obra cumplida por la misma. También habló el presidente de A.P.I.C.A., Sr. José Vazeilles, quien agradeció en nombre de los periodistas, haciendo la salvedad de si bien no podía asumir la representación de la institución, para dirigirse a la concurrencia, no podía dejar de hacerlo a título personal de sus colegas allí reunidos.

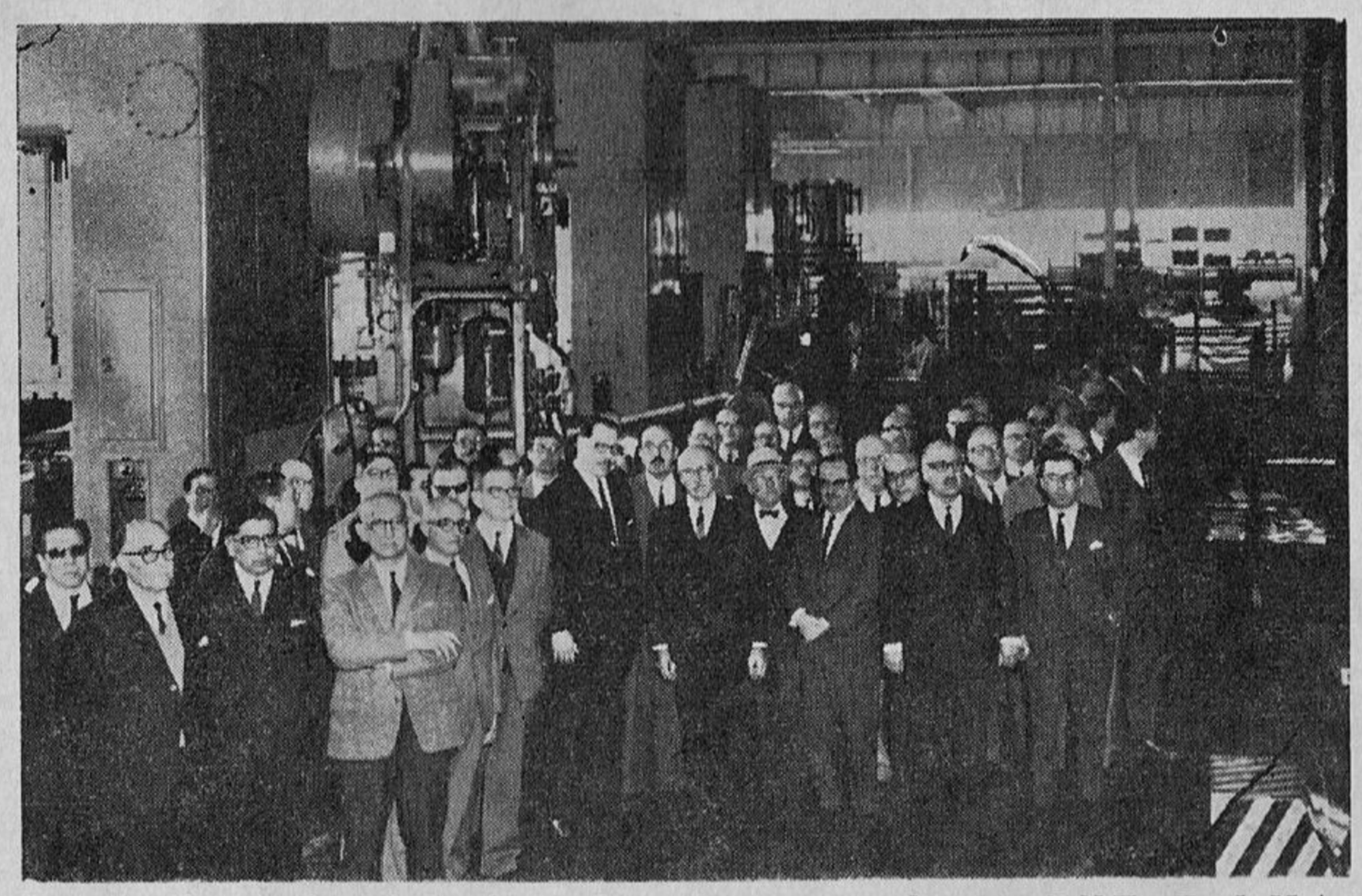
Hubo un lunch, en horas de la noche, asistiendo el subsecretario de Industria de la Nación, Ing. Alcazer Mackinlay, el Ministro de Obras Públicas de Bs. Aires, Ing. Conrado Bauer; el ministro de Economía del mismo Estado, Dr. José Dagnino Pastore, los Sres. Bastanchurri y Tetamanti, director y subdirector de estudios económicos de la Cancillería, el Intendente de Tigre, coronel Federico Rubio, el senador Ernst Falkenheim, el señor Arthur Meyer Gruhl, de Armotex, de Brasil; los Sres. Reynaldo y Osvaldo Bianchetti, de Amalio de Uruguay, directivos de Bancos y Empresas vinculadas con Wobron.

En la oportunidad habló el Ing. Julio Broner, quien señaló que para lograr la dimensión alcanzada por la empresa fueron necesarias una mística de calidad y la colaboración y confianza brindadas generosamente por las firmas inversionistas y licenciadoras, los proveedores, los clientes, los bancos, funcionarios del gobierno y los órganos de la prensa.

También se dirigió a la concurrencia el senador Ernst Falkenheim, quien felicitó a Wobron por el paso dado.



IZQUIERDA: Aquí se levantará la monumental planta industrial de Wobron Primera Fábrica Argentina de Embragues. DERECHA: Colocan la piedra fundamental de la futura gran planta de Wobron: De izquierda a derecha, Sr. Elías Dubilet (gerente de comercialización de la empresa); Ing. Julio Broner, (presidente); Ing. José Guber (gerente de Fabricación); Dr. Rubinstein, (director-Secretario de Wobron); Ing. Jorge Barmack, (Gerente de Ingeniería) y Sra. Dolly Rubinstein de Broner



En adhesión al día del Camino y los actos programados por D.N.V., Ford Motor Argentina ofreció un almuerzo para agasajar a las autoridades e invitados especiales que asistieron a la inauguración del tercer tramo del acceso norte a la Cap. Federal y puente sobre el Río Reconquista. El Ing. Antonio A. Galbiati representó a el titular de la D. N. de Vialidad, funcionarios de la repartición y ejecutivos de la empresa Paúl Hardeman S. A., fueron recibidos por el gerente de R. Cívicas, Sr. Oscar Urbinati López, el gerente de Ingeniería de Planta y otros ejecutivos.

El submarino amarillo

Un cable procedente de Santa Bárbara, EE.UU. consigna que próximamente, un aparato sumergible, diseñado y construído por los Laboratorios de Investigación de General Motors, será probado en el mar, en las costas de California.

Fue diseñado para realizar labores de investigación científica, operaciones de rescate y explotaciones. Conocido como DOWP, este submarino autopropulsado realizará experimentos a 2.000 metros de profundidad.

Ha sido dotado de innovaciones verdaderamente revolucionarias y ofrece elementos que le permitirán cumplir con holgura su misión.

Fiesta del personal de Goffre, Carbone y Cía.

La Asociación Mutual del Personal de Goffre, Carbone y Cía., entidad que ha cumplido 38 años de existencia, ofreció un gran festival a sus asociados, familiares, en el Club Social Rivadavia de Buenos Aires.

Conocidas figuras del ambiente radial y T.V., animaron esta reunión que alcanzó brillantes proyecciones y que contó con la asistencia de directivos de la firma Goffre, Carbone y Cía.

BURD
AROS DE PISTON
2en1
NADA MEJOR
DENTRO DEL MOTOR!
"FABRICADOS POR E. DANERI I.C.S.A. BAJO LICENCIA DE PERFECT CIRCLE INTERNATIONAL CORP."